

CONVENIO No PA-217-2024

SENSIBILIZACIÓN, INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN EN LOS 6 MUNICIPIOS

2024

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño

Contenido

RESUMEN 6

1. INTRODUCCIÓN 7

2. ASPECTOS TÉCNICOS 8

3. CONVOCATORIA 11

4. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE RESULTADOS GENERALES 32

5. CARACOLÍ 39

6. CISNEROS 45

7. MACEO 51

8. PUERTO BERRÍO 57

9. PUERTO TRIUNFO 63

10. SEGOVIA 69

11. CONCLUSIONES 74

12. RECOMENDACIONES 77

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 79

ANEXOS 80

Anexo A. Registro fotográfico 80

Caracolí 80

Cisneros 82

Maceo 85

Puerto Berrío 88

Puerto Triunfo 91

Segovia 93

Anexo B. Memorias 95

Anexo C. Documento maestro Comunicación Pública 101

Anexo D. Base de datos 138

Caracolí 138

Cisneros 142

Maceo 146

Puerto Berrío 148

Puerto Triunfo 152

Segovia 157

Anexo E. Listados de asistencia 162

Lista de Tablas

Tabla 1. Número de participantes por municipio. 33

Tabla 2. Indicadores del proceso 33

Tabla 3. Número de vehículos o tipo de desplazamiento por municipio 34

Tabla 4. Tipo de socialización por municipio 36

Tabla 5. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan - Caracolí 40

Tabla 6. Víctimas y número de personas según el vehículo en el cual se desplazan - Caracolí 41

Tabla 7. Pruebas de chi-cuadrado para las hipótesis propuestas - Caracolí 42

Tabla 8. Medida de coeficiente de contingencia - Caracolí 42

Tabla 9. Tipo de acercamiento para socialización - Caracolí 43

Tabla 10. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan - Cisneros 46

Tabla 11. Víctimas y número de personas según el vehículo en el cual se desplazan - Cisneros 47

Tabla 12. Pruebas de chi-cuadrado para la hipótesis propuesta - Cisneros 48

Tabla 13. Medidas simétricas - Cisneros 48

Tabla 14. Tipo de acercamiento para socialización - Cisneros 49

Tabla 15. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan - Maceo 52

Tabla 16. Víctimas y número de personas según el vehículo en el cual se desplazan - Maceo 53
Tabla 17. Pruebas de chi-cuadrado para las hipótesis propuestas - Maceo 54
Tabla 18. Medidas simétricas - Maceo 54
Tabla 19. Tipo de acercamiento para socialización - Maceo 55
Tabla 20. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan – Puerto Berrío 58
Tabla 21. Víctimas y número de personas según vehículo en el cual se desplazan – Puerto Berrío 59
Tabla 22. Pruebas de chi-cuadrado para las hipótesis propuestas – Puerto Berrío 60
Tabla 23. Medidas simétricas – Puerto Berrío 60
Tabla 24. Tipo de acercamiento para socialización – Puerto Berrío 61
Tabla 25. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan - Puerto Triunfo 64
Tabla 26. Víctimas y número de personas según vehículo en el cual se desplazan - Puerto Triunfo 65
Tabla 27. Pruebas de chi-cuadrado para las hipótesis propuestas – Puerto Triunfo 66
Tabla 28. Tipo de acercamiento para socialización – Puerto Triunfo 66
Tabla 29. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan - Segovia 70
Tabla 30. Víctimas y número de personas según el vehículo en el cual se desplazan – Segovia 71
Tabla 31. Pruebas de chi-cuadrado para las hipótesis propuestas 72
Tabla 32. Medidas simétricas - Segovia 72
Tabla 33. Tipo de acercamiento para socialización 73

Lista de figuras

Figura 1. Participantes por municipio..... 34
Figura 2. Tipo de vehículo o desplazamiento por participante en la socialización 35
Figura 3. Relación entre el tipo de socialización y número de participantes por municipio36
Figura 4. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan - Caracolí .. 41
Figura 5. Distribución de participantes por tipo de socialización - Caracolí 43
Figura 6. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan - Cisneros.. 47
Figura 7. Distribución de participantes por tipo de socialización - Cisneros..... 49
Figura 8. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan - Maceo 53
Figura 9. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan – Puerto Berrío 59
Figura 10. Distribución de participantes por tipo de socialización – Puerto Berrío..... 61
Figura 11. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan – Puerto Triunfo 65
Figura 12. Distribución de participantes por tipo de socialización 67
Figura 13. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan – Segovia 71
Figura 14. Distribución de participantes por tipo de socialización 73

RESUMEN

En el presente documento, se encuentran los resultados y evidencias del componente de ***sensibilización, información y comunicación en los seis municipios*** del convenio No PA-217-2024, celebrado entre la Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño y el Patrimonio Autónomo - Fondo de Seguridad Vial Fiduagraria, el cual es administrado por la Sociedad Fiduciaria de Desarrollo Agropecuario S.A. – Fiduagraria S.A.

De acuerdo con el componente antes mencionado, el cual es relevante para el inicio del proyecto y dar a conocer la oferta a los diferentes actores viales de los municipios de Caracolí, Cisneros, Maceo, Puerto Berrío, Puerto Triunfo y Segovia en el departamento de Antioquia, se establece la necesidad de realizar una sensibilización virtual con los líderes del proceso en los municipios, como Secretarías de Movilidad y Tránsito, Comisarias, Inspecciones, entre otros, según la estructura administrativa del municipio a intervenir, y luego una socialización presencial en dos modalidades: grupal e individual, con una metodología basada en el enfoque comunicativo y vivencial, y con la participación de los profesionales contratados para el proyecto.

En dicha verificación se lleva a cabo registro de asistencia y fotográfico del proceso.

Palabras clave: Sensibilización, actores viales, prevención vial.

1. INTRODUCCIÓN

La seguridad vial es un componente fundamental en la mejora de la calidad de vida y la prevención de siniestros en cualquier comunidad. En este contexto, juega un papel fundamental la promoción de prácticas seguras y responsables entre los diferentes usuarios de las vías.

Con el objetivo de fortalecer la cultura de la seguridad vial y reducir la incidencia de siniestros viales, se ha llevado a cabo una serie de socializaciones sobre el proyecto de educación vial en los municipios de Caracolí, Cisneros, Maceo, Puerto Berrío, Puerto Triunfo y Segovia. Este informe presenta un análisis de los registros de asistencia a dichas socializaciones, proporcionando consideraciones acerca de la participación y características de los asistentes. A través de la recopilación y análisis de datos, se busca identificar patrones y tendencias que permitan diseñar estrategias de intervención más efectivas y adaptadas a las necesidades específicas de cada municipio.

En ese orden de ideas, el presente informe se centra en describir la distribución de los participantes por municipio, evaluando su número y características demográficas, analizar la relación entre el tipo de vehículo utilizado por los participantes y su municipio de residencia, para identificar las necesidades específicas de cada comunidad, examinar las modalidades de socialización (grupal e individual) y su relación con los municipios, para determinar la preferencia y efectividad de cada enfoque y evaluar las diferencias en la participación entre municipios y su significancia estadística, proporcionando una base para la asignación de recursos y planificación de futuras intervenciones.

2. ASPECTOS TÉCNICOS

Objeto del proyecto: Aunar en esfuerzos, técnicos, tecnológicos, jurídicos, físicos, administrativos y logísticos entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño para la prevención e implementación de acciones de asistencia en temas de seguridad vial en municipios del departamento de Antioquia.

Objetivo General: Sensibilizar y concientizar mediante la innovación social a la población, sobre los riesgos en las vías en los municipios de Caracolí, Cisneros, Puerto Berrío, Puerto Triunfo, Maceo y Segovia en el departamento de Antioquia, a través de los lineamientos, directrices y actividades de promoción y prevención para conductas, hábitos y comportamientos seguros, que conlleven a mejores prácticas de los ciudadanos en sus roles como actores viales, que sirvan para mitigar o eliminar riesgos asociados a los siniestros de tránsito a través de la elaboración, implementación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Objetivos Específicos:

- ✓ Contribuir a la comprensión de los hechos viales como hechos sociales muy relevantes, cuyos sentidos se enmarcan en la historia y la cultura de cada comunidad.
- ✓ Promover la reflexión sobre la complejidad del espacio público y del fenómeno vial, en tanto ámbitos de interacción y desplazamiento entre las personas en comunidad donde prime el valor y respeto por la vida.
- ✓ Favorecer la revisión crítica sobre el modo de circulación de los ciudadanos y sobre sus actitudes en la vía pública en los roles de transeúntes.

- ✓ Promover la apropiación de las normas que regulan el tránsito y la movilidad, y el conocimiento de los derechos y obligaciones de los ciudadanos referidos a este tema.
- ✓ Aportar a la toma de conciencia sobre la necesidad de ejercer un uso consciente, responsable, respetuoso y solidario de la vía pública, para proteger la propia vida y la de los demás, en favor del bien común.

Plan operativo:

Objetivo específico sensibilización y socialización: Realizar el proceso de sensibilización, información y convocatoria en los municipios a intervenir. Realizar la convocatoria mediante medios de comunicación para que los grupos de interés y focales se inscriban y participen en los procesos.

Meta: Una (1) Jornada presencial para cada uno de los 6 municipios seleccionados para 225 actores de los grupos de interés y focales para un total de 38 personas por municipio; sin embargo, se tendrá presente el factor de corrección del 10% para lo cual se convocará a 42 actores viales (grupos de interés y focales) por municipio y una jornada virtual para 50 personas de los grupos de interés y focales.

Estrategia: Se diseñará e implementará una estrategia de sensibilización, información y comunicación pública para los grupos de interés y focales, relacionada con la importancia de participar en los procesos de formación y/o escenarios de participación para el cuidado de la vida en las vías del país. Esta campaña se realizará de forma articulada con el equipo de comunicaciones de las Alcaldías Municipales, la CCMMNA, los aliados como RISES, Concesiones, Empresas Ancla, entre otros, los cuales utilizarán las plataformas y herramientas con las que cuenta cada una de las instituciones del área de influencia.

Indicadores planteados:

* 6 sensibilizaciones realizadas / 6 sensibilizaciones programadas

* 225 actores viales sensibilizados en total de los 6 municipios / 247 actores viales convocados para la sensibilización teniendo presente un margen de inasistencia del 10%

Medios de verificación:

- ✓ Base de datos
- ✓ Documento maestro comunicación pública
- ✓ Informe de actividades
- ✓ Listados de asistencia
- ✓ Memorias
- ✓ Registro fotográfico

Drive con el informe, listados de asistencia y registro fotográfico en este enlace:

https://drive.google.com/drive/folders/1MzQoOpi-BF263LCCN7-E5ruqXyBpDxt3?usp=drive_link

3. CONVOCATORIA

Paso 1: Preparación de la Jornada de Sensibilización

En esta fase, se definieron los objetivos de la sensibilización, con el propósito principal de fomentar la participación de los asistentes. Se seleccionaron facilitadores con experiencia en seguridad vial y comunicación efectiva, quienes serían responsables de liderar las actividades, se formó un grupo base, estratégico, con el conocimiento necesario para garantizar una comunicación asertiva.

Diseño de Materiales: Se desarrollaron materiales informativos y didácticos, como presentaciones PPT que permitieron la interacción amena con el público objetivo.

Convocatoria: La convocatoria se realizó a través de medios de comunicación locales y contactos directos con lideres municipales, asegurando la participación de al menos 50 actores viales por municipio.

Paso 2: Abordaje de los Participantes

Registro de Asistentes

Al inicio de la jornada, se efectuó un registro de los participantes, recopilando datos como nombre, tipo de vehículo y datos de contacto, utilizando una proforma de registro diseñada específicamente para este propósito.

Presentación Inicial: Se ofreció una presentación introductoria donde se expusieron los objetivos de la jornada, la importancia de la seguridad vial y el programa de actividades. Se

utilizó una presentación en PowerPoint para apoyar visualmente la información, construyendo una conexión tanto visual como auditiva.

Paso 3: Intervenciones Grupales

Dinámica de Grupo:

Se implementaron dinámicas grupales que promovieron la interacción y el intercambio de experiencias entre los asistentes. Se emplearon técnicas de facilitación como el brainstorming y los grupos de discusión.

Charlas Informativas: Se impartieron charlas informativas sobre temas específicos de seguridad vial, incluyendo estadísticas del observatorio de la ANSV, estas charlas fueron complementadas con materiales audiovisuales.

Paso 4: Cierre y Retroalimentación

Se realizó un cierre formal de la jornada, donde se agradeció a los participantes y se reforzaron los mensajes clave sobre seguridad vial. Una presentación final sirvió para resumir los puntos más importantes abordados durante la jornada.

Paso 5: Intervenciones Individuales

Atención Personalizada:

Un grupo estratégico de profesionales se dispersó por la cabecera municipal de cada municipio, preparado con una presentación PPT de las actividades del proyecto, abordando de forma individual a los actores viales para resolver sus dudas, concientizarlos sobre la importancia de la seguridad vial, se dispusieron espacios para atención individual, permitiendo a los participantes recibir información específica sobre sus inquietudes.

Instrumentos y Herramientas Utilizadas:

- Proforma de registro de asistentes
- Presentación en PowerPoint

Resultados

Municipio	Total Participantes en Socialización Grupal	Total Participantes Socialización Individual	Total actores viales sensibilizados	Estrategia de Socialización
Caracolí	26	75	101	Sesiones presenciales con líderes comunitarios y actores viales
Maceo	54	0	54	Sesiones presenciales con líderes comunitarios y actores viales
Segovia	60	70	130	Sesiones presenciales con líderes comunitarios y actores viales
Puerto Triunfo	44	70	114	Sesiones presenciales con líderes comunitarios y actores viales
Puerto Berrío	15	90	105	Sesiones presenciales con líderes comunitarios y actores viales
Cisneros	27	20	47	Sesiones presenciales con líderes comunitarios y actores viales

Conclusiones

Participación de los Actores Viales: Las jornadas de sensibilización lograron una participación significativa de actores viales en todos los municipios involucrados, con un total de más de 100 participantes en cada sesión grupal e individual, lo cual refleja el interés de la comunidad en mejorar la seguridad vial.

Impacto Positivo de las Estrategias de Comunicación: Las estrategias de comunicación utilizadas, incluyendo redes sociales, medios locales y contacto directo con grupos de interés, fueron efectivas para asegurar la convocatoria y la asistencia de los actores viales, superando la meta de 50 participantes por municipio.

Adaptación del Contenido a las Necesidades Locales: La preparación y el diseño de materiales adaptados a las características de cada municipio permitieron una mejor comprensión de los contenidos de seguridad vial, lo que facilitó la interacción y el intercambio de experiencias entre los asistentes durante las sesiones grupales.

Atención Personalizada como Clave para la Resolución de Dudas: La disposición de espacios para la atención individual fue fundamental para atender inquietudes específicas de los participantes, lo que incrementó la efectividad de la sensibilización al ofrecer respuestas personalizadas y adecuadas a cada situación particular.

Evaluación Positiva del Conocimiento Adquirido: Las evaluaciones realizadas al finalizar las intervenciones grupales demostraron un incremento en el conocimiento de los participantes sobre seguridad vial, indicando que las charlas y dinámicas empleadas fueron eficaces para transmitir la información clave.

Fortalecimiento de las Alianzas Comunitarias: El trabajo conjunto con los líderes comunitarios y los actores locales fue esencial para la correcta implementación de las

actividades, permitiendo un alcance amplio y el establecimiento de un compromiso continuo con la seguridad vial en los municipios intervenidos.

Proceso de Articulación y Uso de Plataformas en la Socialización del Proyecto

Durante la ejecución del proyecto de seguridad vial, se estableció un proceso de trabajo articulado entre el equipo de comunicaciones de las Alcaldías Municipales, la Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño (CCMMNA), así como los aliados estratégicos, incluyendo RISES, concesionarios, empresas ancla, la administración municipal, entre otros. Este esfuerzo conjunto permitió el uso efectivo de las plataformas y herramientas digitales disponibles para cada institución del área de influencia, facilitando la difusión de la información y la participación de los actores viales en los municipios de Caracolí, Cisneros, Puerto Berrío, Puerto Triunfo, Maceo, y Segovia.

Cada una de las instituciones involucradas utilizó sus respectivos canales de comunicación, como redes sociales, sitios web y herramientas de mensajería instantánea, para maximizar el alcance de las actividades de sensibilización y socialización del proyecto. Esto incluyó la publicación de eventos y cronogramas a través de las redes sociales de la CCMMNA, y la comunicación directa con líderes comunitarios vía WhatsApp y correo electrónico.

Las alianzas establecidas permitieron una distribución eficiente de las piezas gráficas y otros materiales de sensibilización en cada uno de los municipios, asegurando así la correcta socialización de los objetivos y actividades del proyecto. La coordinación entre los diferentes actores fue fundamental para garantizar que las herramientas tecnológicas fueran aprovechadas al máximo, logrando así un impacto positivo en la comunidad y un cumplimiento efectivo de los objetivos planteados.

En el marco del convenio establecido entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño (CCMMNA), se han

llevado a cabo diversas estrategias de difusión para asegurar la participación de los actores viales en el proyecto de seguridad vial en los municipios de Caracolí, Cisneros, Puerto Berrío, Puerto Triunfo, Maceo y Segovia. A continuación, se detallan las evidencias de las acciones de difusión realizadas.

1. Estrategias de Comunicación Pública y Apropiación de las TIC

1. Descripción: Se implementó una estrategia digital para la sensibilización y difusión del proyecto, enfocada en la importancia de la participación en las actividades del proyecto. Se priorizó el uso de redes sociales, plataformas virtuales y mensajería instantánea.
2. Medios Utilizados:
    - Página web de la CCMMNA: Se creó una sección especial donde se publicaron las actividades del proyecto, incluyendo cronogramas, objetivos y resultados esperados.
    - Redes Sociales (Facebook, Instagram, WhatsApp): Se realizaron publicaciones en las cuentas oficiales de la CCMMNA y de los aliados estratégicos (RISES), promoviendo los eventos del proyecto.
    - WhatsApp y Correo Electrónico: Se utilizaron estos canales para establecer comunicación directa con líderes comunitarios en los seis municipios.
3. Evidencias:
    - Capturas de pantalla de las publicaciones realizadas en redes sociales.
    - Copias de los correos electrónicos masivos enviados a lideres municipales.

2. Convocatoria a través de Formulario Digital y Redes Sociales

- Descripción: Se diseñó un formulario de inscripción análogo, que fue distribuido por medios físicos. Este formulario permitió la recolección de datos de los interesados en participar en las actividades del proyecto.

- Medios Utilizados:
    - Formatos de asistencias diseñados para el proyecto
- Evidencias:
    - Imágenes digitales del formulario de inscripción.
    - Informes de datos recopilados, mostrando el número de personas inscritas por cada municipio.
    - Capturas de pantalla de las publicaciones en redes sociales promocionando el formulario de inscripción.

3. Socialización Virtual del Proyecto

- Descripción: Se realizaron eventos virtuales en los que se socializó el proyecto de seguridad vial, permitiendo la participación de actores viales desde cualquier lugar con acceso a internet. Estos eventos incluyeron presentaciones sobre la importancia de la seguridad vial, charlas interactivas y sesiones de preguntas y respuestas.
- Medios Utilizados:
    - Plataforma Zoom: Para la realización de webinars y reuniones virtuales con los participantes de los seis municipios.
- Evidencias:
    - Capturas de pantalla de las reuniones usados como asistencias a las mismas.

4. Uso de Medios Tradicionales Complementarios

- Descripción: Aunque la difusión se centró en los medios digitales, también se apoyó en medios tradicionales para garantizar el alcance a todos los sectores de la población, incluyendo aquellos con acceso limitado a la tecnología.
- **Medios Utilizados:**
    - Anuncios radiales: En emisoras locales.
- **Evidencias:**
    - Copias de los guiones radiales.

Las piezas gráficas fueron entregadas a los inspectores y secretarios de movilidad en los siguientes municipios del departamento de Antioquia:

- Caracolí:

Inspectora Lubeni Alcira Bedoya Duque

- Cisneros:

Inspector Daniel Restrepo

- Maceo:

Inspectora Yenifer Marcela Madrid Castaño

- Segovia:

Secretaria de Movilidad María del Carmen Cuassi

- Puerto Triunfo:

Secretaria de Movilidad María Camila Guerra Ruiz

- Puerto Berrío

Secretaria de Transito Lady Vanesa Osorio Velásquez

Piezas Gráficas Diseñadas

A continuación, se describen las piezas gráficas diseñadas para la socialización del proyecto:

- **Piezas gráficas para WhatsApp y redes sociales: Instagram, Facebook:** diseñados para convocar a la socialización del por el proyecto
- **Carta:** diseñadas para información formal en comunicaciones con las entidades administrativas de los municipios.
- **Cuña Radial:** diseñadas para convocar a las actividades impartidas por el proyecto en los municipios correspondientes.
- **Banners para Eventos:** diseñados para ser utilizados en los eventos de sensibilización comunitaria, con mensajes visuales claros y de impacto.

Las piezas gráficas fueron entregadas a los entes municipales correspondientes en cada municipio a través de los líderes de enlace, quienes se encargaron de la distribución y seguimiento de la implementación de estas.

- **Juan José Jaramillo Cardona**
- Cédula: 98,763,375
- Teléfono: 3006505099
- Correo electrónico: triton4unos@gmail.com
- Cargo: Líder de enlace Puerto Berrío

- **Liliana Marcela Restrepo Ramírez**
- Cédula: 1,037,597,853
- Teléfono: 3207451976
- Correo electrónico: coordinadoramercadeodg@gmail.com
- Cargo: Líder de enlace Puerto Triunfo

- **Juan Felipe Galeano Bedoya**
- Cédula: 1,152,705,624
- Teléfono: 3233132100
- Correo electrónico: formulacionproyectos2030@gmail.com
- Cargo: Líder de enlace Maceo

- **Francy Girlesa Osorio Castaño**
- Cédula: 39,193,276
- Teléfono: 3008817373
- Correo electrónico: girlesao1385@gmail.com
- Cargo: Líder de enlace Cisneros

- **Gabriel Jaime Avendaño Duque**

- Cédula: 1,037,524,162
- Teléfono: 3105076814
- Correo electrónico: gjavendano@gmail.com
- Cargo: Líder de enlace Segovia

- **Gabriel Ignacio Pérez Castaño**
- Cédula: 1,039,455,272
- Teléfono: 3197350745
- Correo electrónico: gabriorix@gmail.com
- Cargo: Líder de enlace Caracolí

A continuación, se detallan las evidencias por actividad y entregadas a cada por municipio:

Socialización del proyecto:



Formato de carta:



16/08/2024

Asunto: Invitación a Taller Lúdico sobre Señales de Tránsito en Instituciones Educativas

Estimado/a [Nombre del/a Alcalde/a o Funcionario/a]:

Espero este mensaje le encuentre bien.

En nombre del proyecto **Prevención e implementación de la seguridad vial en 6 municipios del departamento de Antioquia,** de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño (CCMMNA), nos complace invitar a la Alcaldía de Puerto Triunfo a participar en un **Taller Lúdico sobre Señales de Tránsito**, dirigido a 2 instituciones educativas de su municipio.

Este taller tiene como objetivo educar a los estudiantes sobre la importancia de las señales de tránsito, fomentando una cultura de seguridad vial desde temprana edad. Creemos firmemente que la participación de la Alcaldía será fundamental para garantizar el éxito de esta iniciativa y para promover un entorno vial más seguro en nuestra comunidad.

Detalles del Taller:

- **Duración: 2 horas**
- **Modalidad: Presencial**
- **Fecha: 21 de agosto 2024**
- **Número de Participantes: Se sugiere un grupo de 50 estudiantes por taller.**

Nos encantaría contar con su presencia y apoyo en esta actividad, que no solo educará a nuestros jóvenes, sino que también contribuirá a la reducción de siniestros viales en nuestra región.

Agradeceremos de antemano su colaboración y quedamos atentos a su confirmación o cualquier pregunta que pueda tener.

¡Salvemos vidas en la vía!

Cordialmente,

Carlos Augusto Arboleda

Coordinador general

Prevención e implementación de la seguridad vial en 6 municipios del departamento de Antioquia

¡Salvemos vidas en la vía!

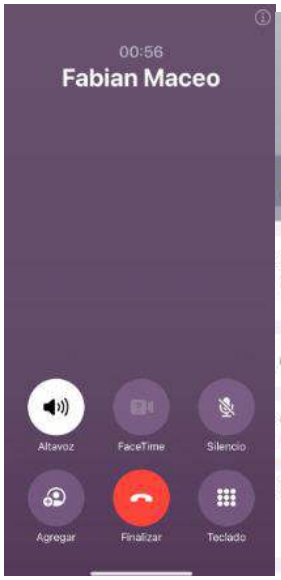
Nota:

La entrega de las piezas gráficas de sensibilización sobre seguridad vial en los seis municipios mencionados se llevó a cabo de manera exitosa y en cumplimiento con los plazos establecidos por el proyecto. Las piezas fueron recibidas y distribuidas por los líderes de enlace en coordinación con los entes municipales, quienes aseguraron su instalación y difusión en lugares estratégicos de cada municipio.

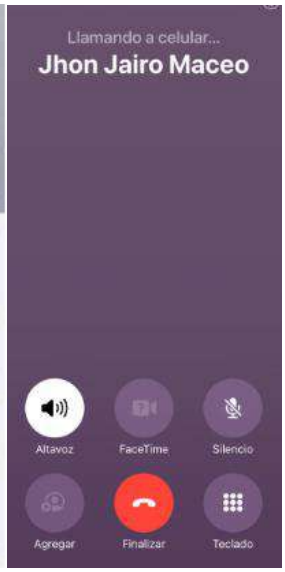
La documentación fotográfica y las actas de entrega proporcionan las evidencias necesarias para demostrar que el material fue correctamente entregado y utilizado conforme a los objetivos del proyecto.

Evidencia de entrega









	NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	MUNICIPIO	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL	OBSERVACIONES
2	ADEMIR JOSE BASTIDAS MARTINEZ	CARACOLI	3009904999	INDIVIDUAL	Si irá
3	ANA MARIA GOMEZ JARAMILLO	CARACOLI	3116539172	INDIVIDUAL	Si irá
4	ANDRES ALEJANDRO MANZANO MES	CARACOLI	3127995615	INDIVIDUAL	Si irá
5	ANILLY DANIELA UMAÑA SUAREZ	CARACOLI	3206605759	INDIVIDUAL	No contestó
6	ANTONIO GARCIA	CARACOLI	3165462782	INDIVIDUAL	Si irá
7	BERTA OLIVA GARCIA ARIAS	CARACOLI	3046638387	INDIVIDUAL	Si irá
8	BIBIANA MONTOYA GUERRA	CARACOLI	3127671995	INDIVIDUAL	No contestó
9	CARLOS ALBERTO NAUDIN MONSALV	CARACOLI	3233743289	INDIVIDUAL	No contestó
10	CARLOS ANDRES GALVIS GOMEZ	CARACOLI	3118540347	INDIVIDUAL	Número equivocado
11	CARLOS DAVID SALAZAR GARCIA	CARACOLI	3012804804	INDIVIDUAL	Si irá
12	CARLOS MARIO DUQUE LOPEZ	CARACOLI	3147491481	INDIVIDUAL	Si irá
13	CARLOS SALAZAR	CARACOLI	3046638387	INDIVIDUAL	Si irá
14	CESAR DAVID GUTIERREZ	CARACOLI	3162203456	GRUPAL	No contestó
15	CRISTIAN ORLANDO AMAYA YEPES	CARACOLI	3128021896	INDIVIDUAL	Si irá
16	DIDIER DARIO CORREA	CARACOLI	3152564257	GRUPAL	No contestó
17	DIEGO ARMANDO MONSALVE SERNA	CARACOLI	3216411453	INDIVIDUAL	Si irá
18	DIEGO ARMANDO OCAMPO OSORIO	CARACOLI	3235875589	INDIVIDUAL	Si irá
19	DINA LUZ ROSARIO OROZCO	CARACOLI	3106588121	GRUPAL	Si irá
20	DUBIAN ALEJANDRO OCHOA GIRALDO	CARACOLI	3217697978	GRUPAL	Si irá
21	DUVAN TRESPALACIO	CARACOLI	3040103536	GRUPAL	Si irá
22	EDUARDO MUÑOZ LOPEZ	CARACOLI	3506094440	INDIVIDUAL	No contestó
23	ELKIN DE JESUS VALENCIA	CARACOLI	3107364285	INDIVIDUAL	No contestó
24	ELVIA ROSA AGUDELO AVENDAÑO	CARACOLI	3105039886	INDIVIDUAL	Si irá
25	ESTEFANIA SUAREZ SANCHEZ	CARACOLI	3001152669	INDIVIDUAL	Si irá
26	FABER ESNEYDER MAZO GARCES	CARACOLI	3122819704	GRUPAL	Si irá
27	FRANCISCO ANIBAL ARCILA GALEAN	CARACOLI	3216460143	INDIVIDUAL	No contestó
28	FRANCISCO JAVIER FRANCO HENAO	CARACOLI	3114269852	INDIVIDUAL	Si irá
29	FRANCISCO ORTEGA PALACIO	CARACOLI	3173965809	INDIVIDUAL	Si irá
30	FRANCY YAMILE TABARES DUQUE	CARACOLI	3153208718	INDIVIDUAL	Si irá

31	GINA MILLEY SANCHEZ ARANGO	CARACOLI	3011976012	INDIVIDUAL	Si irá
32	GLENIS SINEY DAZA CANO	CARACOLI	3207779442	INDIVIDUAL	Si irá
33	GLORIA MARIA VALENCIA GAVIRIA	CARACOLI	3146255017	INDIVIDUAL	Si irá
34	HECTOR JAVIER QUICENO GIRALDO	CARACOLI	3197388016	INDIVIDUAL	No contestó
35	HERNANDO DE JESUS SUAREZ	CARACOLI	3145029327	GRUPAL	Si irá
36	HERNANDO MARIN PARRA	CARACOLI	3246640126	GRUPAL	Si irá
37	IRMA PATRICIA MURILLO GIRALDO	CARACOLI	3216411434	INDIVIDUAL	No contestó
38	IVAN DE JESUS RIVERA CARMONA	CARACOLI	3235992985	GRUPAL	Si irá
39	JAVIER ANTONIO CALDERON AGUDELO	CARACOLI	3105229104	GRUPAL	Si irá
40	JESUS GONZALO PINEDA OSORIO	CARACOLI	3143640126	INDIVIDUAL	No contestó
41	JIMENA GIRALDO MARIN	CARACOLI	3128325220	INDIVIDUAL	Si irá
42	JOAQUIN EMILIO CEBALLOS BUSTAM	CARACOLI	3233318384	INDIVIDUAL	Si irá
43	JOAQUIN EMILIO JIMENEZ ALZATE	CARACOLI	3217594994	GRUPAL	No contestó
44	JOHAN ALEJANDRO BEDOYA SALAS	CARACOLI	3022406140	INDIVIDUAL	Si irá
45	JOHANA ALEJANDRA JIMENEZ MAYA	CARACOLI	3127151761	INDIVIDUAL	Si irá
46	JOHN ALEXANDER CHAVERRA SUAREZ	CARACOLI	3108866739	GRUPAL	Si irá
47	JOHN JAIRO JARAMILLO LOPEZ	CARACOLI	3142430701	GRUPAL	Si irá
48	JORGE EDILBERTO IDARRAGA ACEVE	CARACOLI	3148008338	INDIVIDUAL	Número equivocado
49	JORGE IVAN SALAZAR	CARACOLI	3146309386	GRUPAL	Si irá
50	JOSE DARIO CARMONA GALLEGO	CARACOLI	3122836286	INDIVIDUAL	Si irá
51	JOSE GARCIA M	CARACOLI	3024255356	INDIVIDUAL	Número equivocado
52	JOSE MARIN	CARACOLI	3128474349	GRUPAL	No contestó
53	JOSE MARTIN ALVAREZ REYES	CARACOLI	3148008338	INDIVIDUAL	Si irá
54	JUAN FELIPE CARO HERNANDEZ	CARACOLI	3125458077	GRUPAL	Si irá
55	JUAN JOSE MENESES	CARACOLI	3046797914	INDIVIDUAL	Si irá
56	JULIANA DAZA	CARACOLI	3127434463	INDIVIDUAL	Si irá
57	JULIANA MARIA FRANCO LOPERA	CARACOLI	3108262016	INDIVIDUAL	Número equivocado
58	JULIO ERNESTO JIMENEZ MAYA	CARACOLI	3116220996	INDIVIDUAL	No contestó
59	KRISTIAN TORRES	CARACOLI	3243332261	GRUPAL	Si irá
60	LEONCIO ANTONIO CADAVID HERRER	CARACOLI	3146178317	INDIVIDUAL	Si irá
61	LID EREDILCE MONSALVE MONSALVI	CARACOLI	3216540951	INDIVIDUAL	Si irá
62	LUCIANO JARAMILLO JARAMILLO	CARACOLI	3105692169	INDIVIDUAL	Si irá
63	LUDWINS PALLARES ESTRADA	CARACOLI	3125879218	INDIVIDUAL	Si irá
64	LUIS ALEJANDRO ALZATE MONTOYA	CARACOLI	3103090724	INDIVIDUAL	Si irá
65	LUIS ALFONSO RODRIGUEZ MONSAL	CARACOLI	3022724080	INDIVIDUAL	Si irá
66	LUIS FERNANDO ARAQUE MONTOYA	CARACOLI	3128509277	GRUPAL	No contestó
67	LUIS FERNANDO GOMEZ GIRALDO	CARACOLI	3206662783	INDIVIDUAL	No contestó
68	LUZ MYRIAM TEJADA ZAMARRA	CARACOLI	3217247112	INDIVIDUAL	Número equivocado
69	MARIA EDILMA GONZALEZ CASTRILL	CARACOLI	3148132735	INDIVIDUAL	Si irá
70	MARIA FERNANDA VALDES QUICENO	CARACOLI	3014894571	INDIVIDUAL	Si irá
71	MARIA ISABEL GARRO JIMENEZ	CARACOLI	3114060051	INDIVIDUAL	Si irá
72	MARIA JANETH MONSALVE MONSAL	CARACOLI	3166384302	INDIVIDUAL	Si irá
73	MARIO ANDRES JARAMILLO BEDOYA	CARACOLI	3105081847	GRUPAL	No contestó
74	MARLON ANDREY BUILES GARCIA	CARACOLI	3193853268	GRUPAL	Si irá
75	MARTHA LUCIA MONROY RUEDA	CARACOLI	3122149231	GRUPAL	Si irá
76	MARTIZA MARIN	CARACOLI	3215018391	INDIVIDUAL	Si irá
77	MEISA GARCIA	CARACOLI	3122993189	INDIVIDUAL	Si irá
78	NELSON DANIEL RIVERA PINEDA	CARACOLI	3216815616	INDIVIDUAL	Si irá
79	NESTOR DANIEL GALEANO USME	CARACOLI	3235064093	GRUPAL	No contestó
80	NESTOR OVIDIO SANCHEZ	CARACOLI	3156958412	GRUPAL	Si irá
81	NICOLAS HUMBERTO HENAO VILLA	CARACOLI	3147795724	INDIVIDUAL	Si irá
82	NORLENI ALEJANDRA AGUDELO MAR	CARACOLI	3057374529	INDIVIDUAL	No contestó
83	OMAIRA PATRICIA MADRIGAL MONSA	CARACOLI	3246639853	INDIVIDUAL	Si irá
84	OMAR ANDRES LONDOÑO	CARACOLI	3105334591	GRUPAL	Si irá
85	RODRIGO ALVEIRO CADAVID HERRER	CARACOLI	3218019513	INDIVIDUAL	Si irá
86	SARA CAROLINA GUTIERREZ RESTRE	CARACOLI	3135455015	INDIVIDUAL	No contestó
87	SEBASTIAN BEDOYA VALENCIA	CARACOLI	3195169062	INDIVIDUAL	Si irá
88	SERGIO DIOMEDES TEJADA AGUIRRE	CARACOLI	3147755128	GRUPAL	Si irá
89	SOLMIRA SALAS SALAS	CARACOLI	3113095471	INDIVIDUAL	Si irá

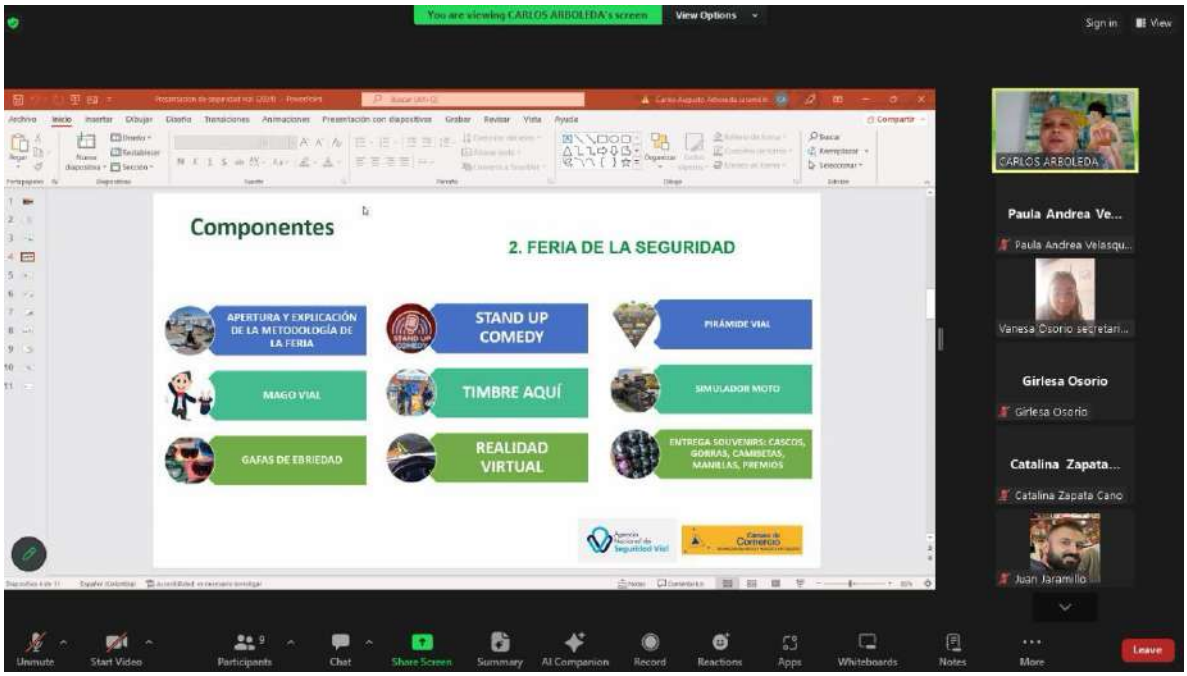
Página 1

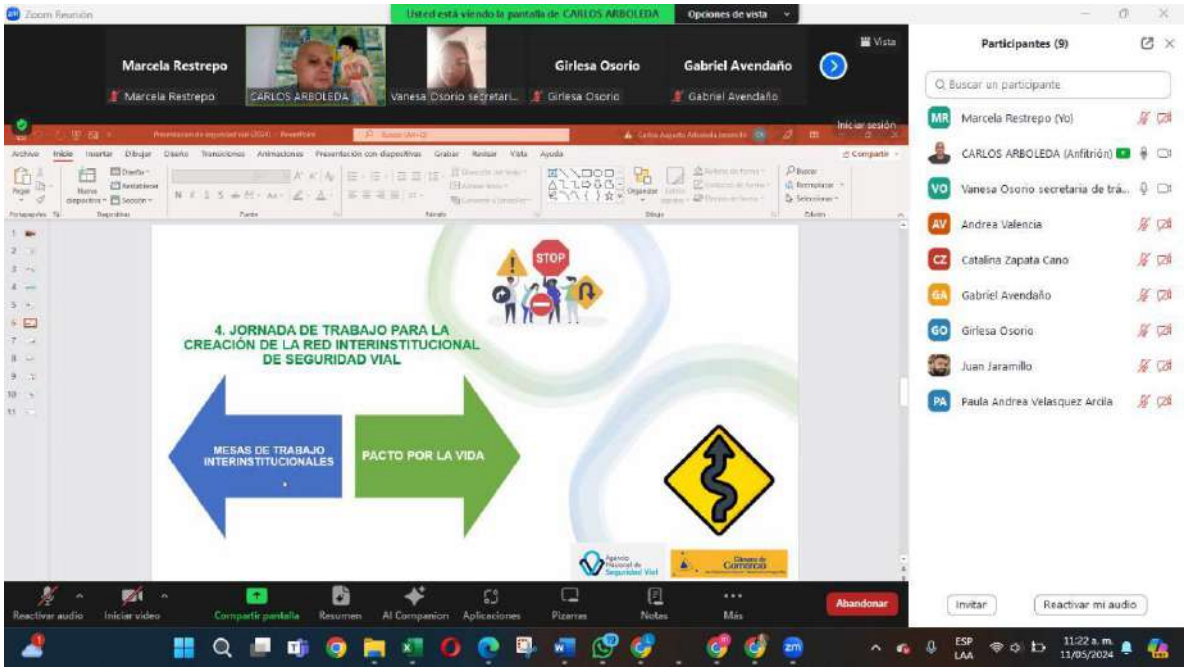
90	WILFER ARLEY VERGARA MONTOYA	CARACOLI	3217060087	INDIVIDUAL	Si irá
91	WILMAR ALBERTO RODRIGUEZ OSOR	CARACOLI	3107297644	INDIVIDUAL	No contestó
92	WILSON ANTONIO IDARRAGA CAÑAS	CARACOLI	3138335952	INDIVIDUAL	Si irá
93	YADIRA AMPARO SUAREZ HINCAPIE	CARACOLI	3206605759	INDIVIDUAL	Si irá
94	YENNY ALEXANDRA PULGARIN CADA	CARACOLI	3117653141	INDIVIDUAL	Si irá
95	YENY ALEXANDRA SALAZAR NARAN	CARACOLI	3016174319	INDIVIDUAL	Si irá
96	YESICA JIMENA VALENCIA RESTREP	CARACOLI	3126901149	INDIVIDUAL	Si irá
97	YESSENIA MARIA FERNANDEZ VALLE	CARACOLI	3143994203	INDIVIDUAL	Si irá
98	YUDY ALEJANDRA MUÑOZ DUQUE	CARACOLI	3113148702	INDIVIDUAL	No contestó
99	YURANI SINO	CARACOLI	3160826353	INDIVIDUAL	Si irá

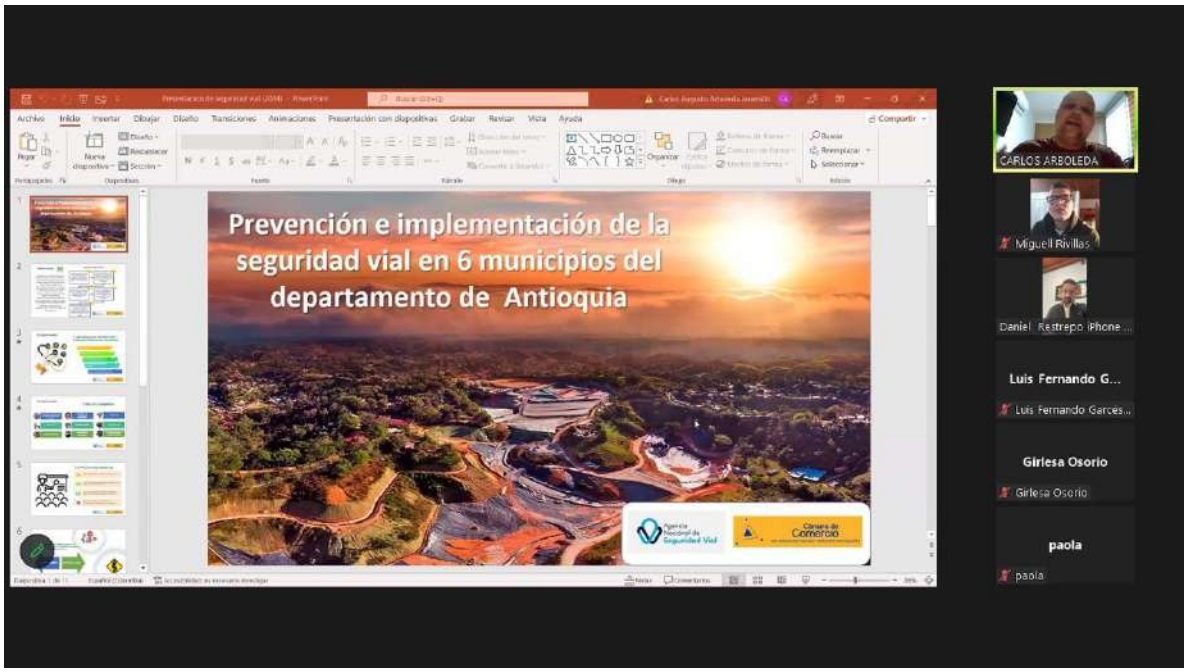


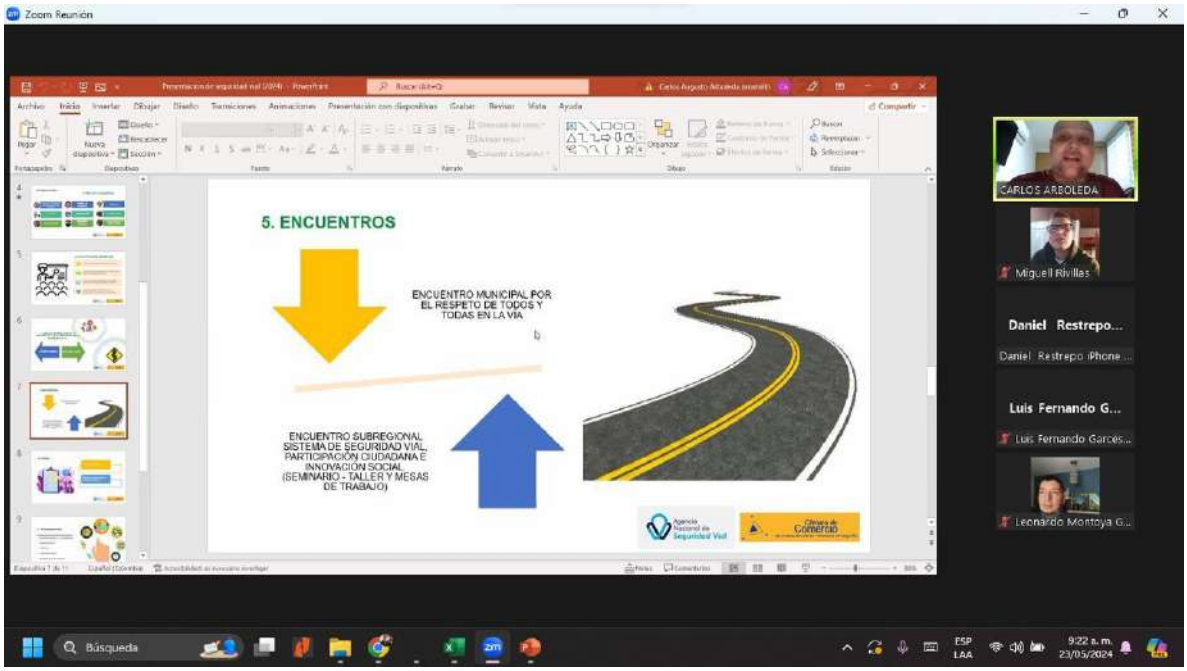


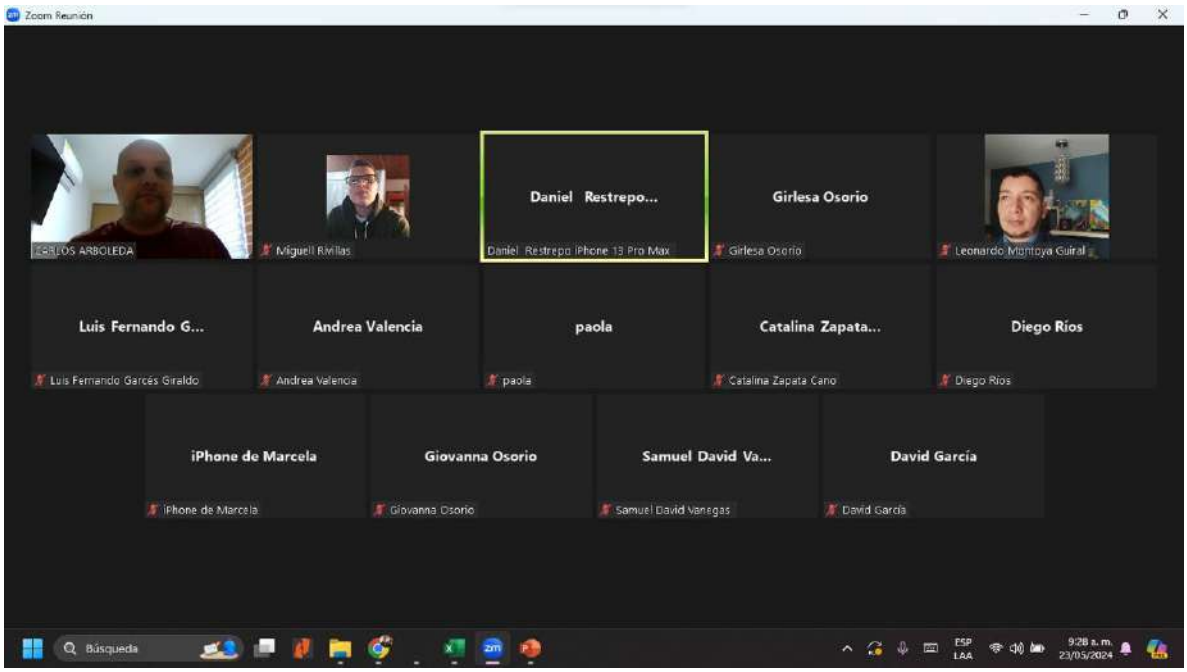

DOCENTE CARLOS AUGUSTO ARBOLEDA JARAMILLO (Presentar)
Personas
Buscar a gente
EN LA REUNIÓN
Colaboradores 12
Catalina Zapata (Tú)
Alejandro Molina De la p...
diego rios
DOCENTE CARLOS AU...
DOCENTE CARLOS AU...
Presentación
7. TRANSVERSALES
SISTEMATIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA
ADMINISTRACIÓN
LOGÍSTICA
COMUNICACIONES
INFORME FINAL DE GESTIÓN
DOCENTE CARLOS AUGUSTO ...
9 más
Catalina Zapata
18:14 | wew-qstu-vrm

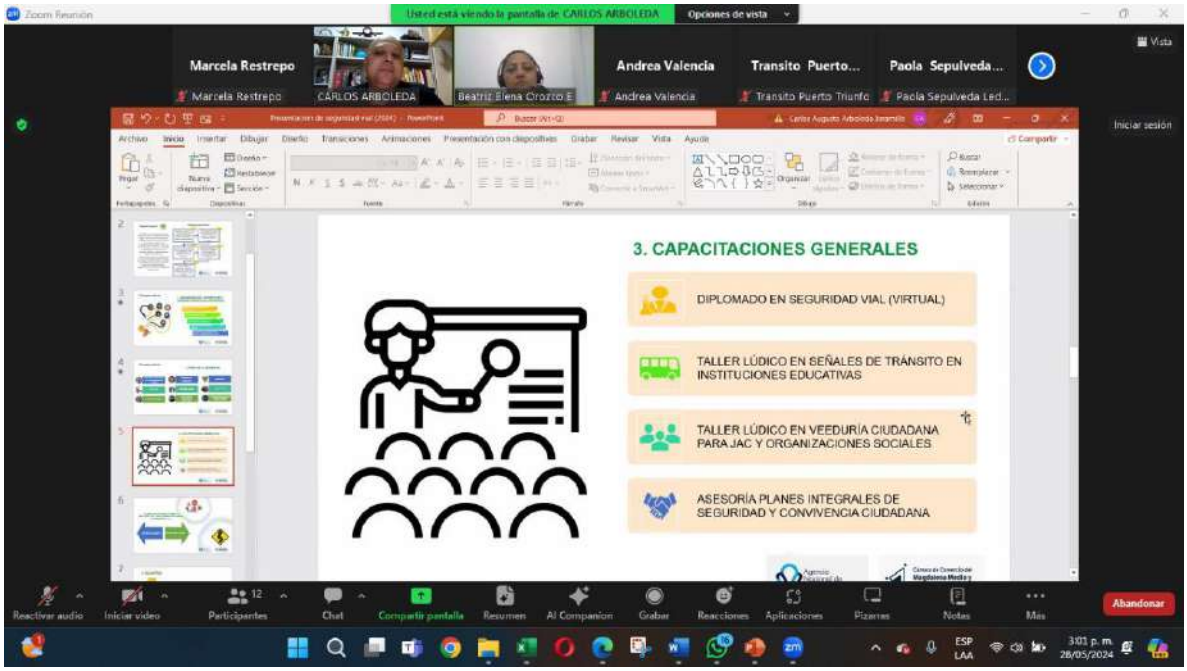

You are viewing CARLOS ARBOLEDA's screen
View Options
Sign in
View
Componentes
2. FERIA DE LA SEGURIDAD
APERTURA Y EXPLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA DE LA FERIA
STAND UP COMEDY
PIRÁMIDE VIAL
MAGO VIAL
TIMBRE AQUÍ
SIMULADOR MOTO
GAFAS DE EBRIEDAD
REALIDAD VIRTUAL
ENTREGA SOUVENIRS: CASCOS, GORRAS, CAMISETAS, MANILLAS, PREMIOS
CARLOS ARBOLEDA
Paula Andrea Ve...
Paula Andrea Velasqu...
Vanesa Osorio secretari...
Girlesa Osorio
Girlesa Osorio
Catalina Zapata...
Catalina Zapata Cano
Juan Jaramillo
Unmute
Start Video
Participants
Chat
Share Screen
Summary
AI Companion
Record
Reactions
Apps
Whiteboards
Notes
More
Leave

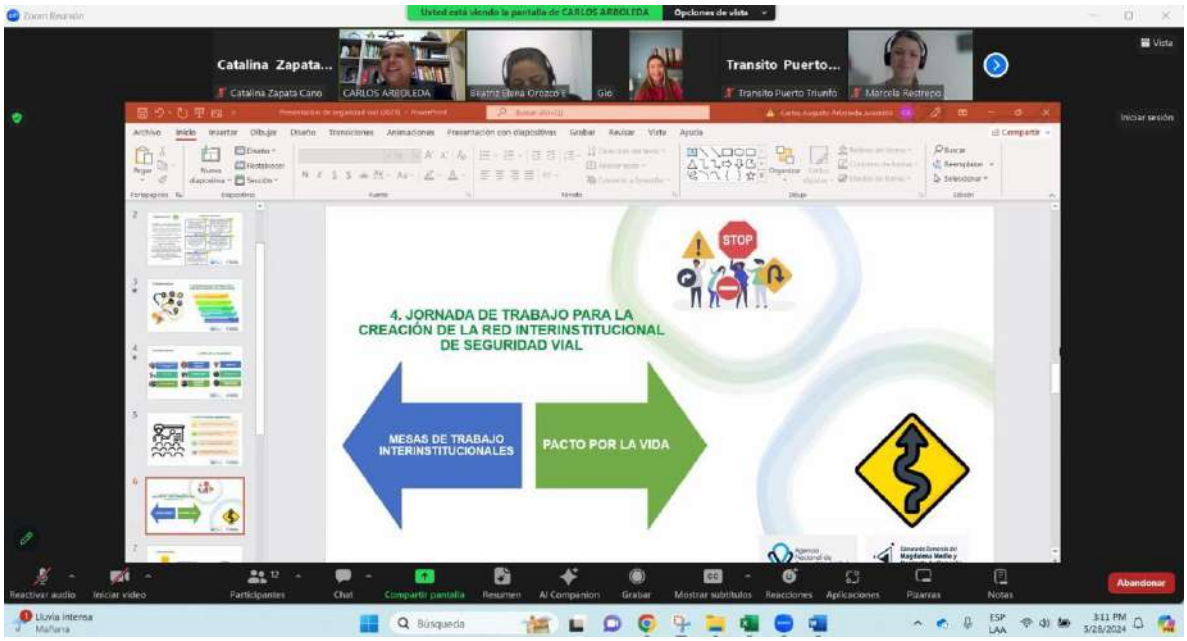

Marcela Restrepo
Girlesa Osorio
Gabriel Avendaño
Participantes (9)
4. JORNADA DE TRABAJO PARA LA CREACIÓN DE LA RED INTERINSTITUCIONAL DE SEGURIDAD VIAL
MESAS DE TRABAJO INTERINSTITUCIONALES
PACTO POR LA VIDA
STOP

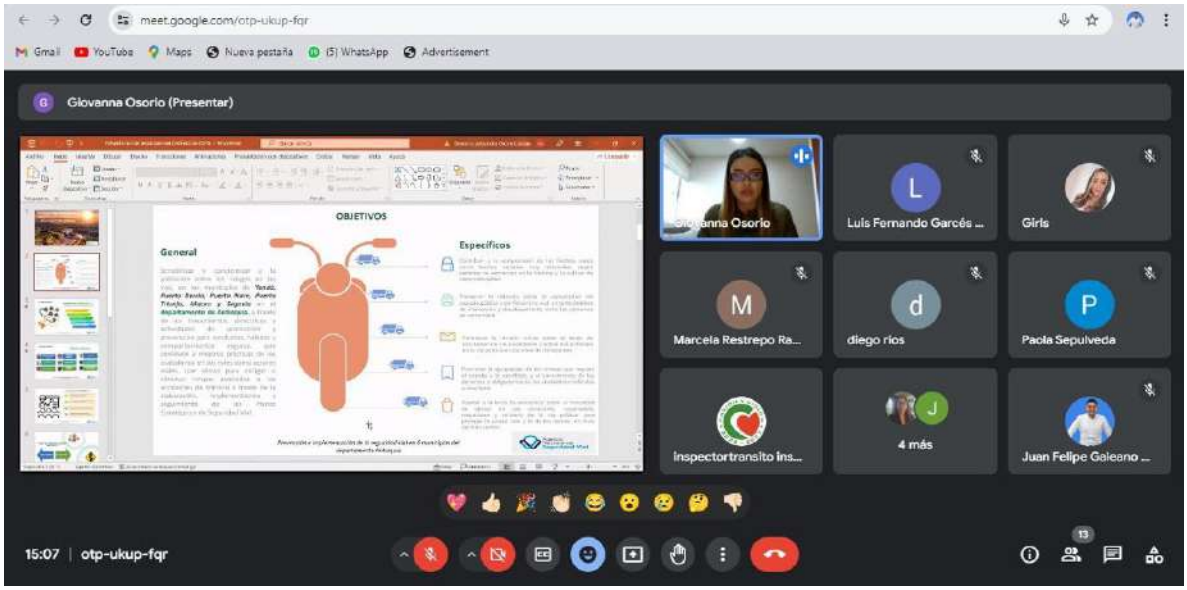

Prevención e implementación de la seguridad vial en 6 municipios del departamento de Antioquia
CARLOS ARBOLEDA
Miguell Rivillas
Luis Fernando G...
Girlesa Osorio
paola


Zoom Reunión
5. ENCUENTROS
ENCUENTRO MUNICIPAL POR EL RESPETO DE TODOS Y TODAS EN LA VIA
ENCUENTRO SUBREGIONAL SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL, PARTICIPACIÓN CIUDADANA E INNOVACIÓN SOCIAL (SEMINARIO - TALLER Y MESAS DE TRABAJO)
CARLOS ARBOLEDA
Miguell Rivillas
Daniel Restrepo...
Daniel Restrepo iPhone ...
Luis Fernando G...
Luis Fernando Garcés...
Leonardo Montoya G...
Búsqueda
ESP LAA
9:22 a. m. 23/05/2024

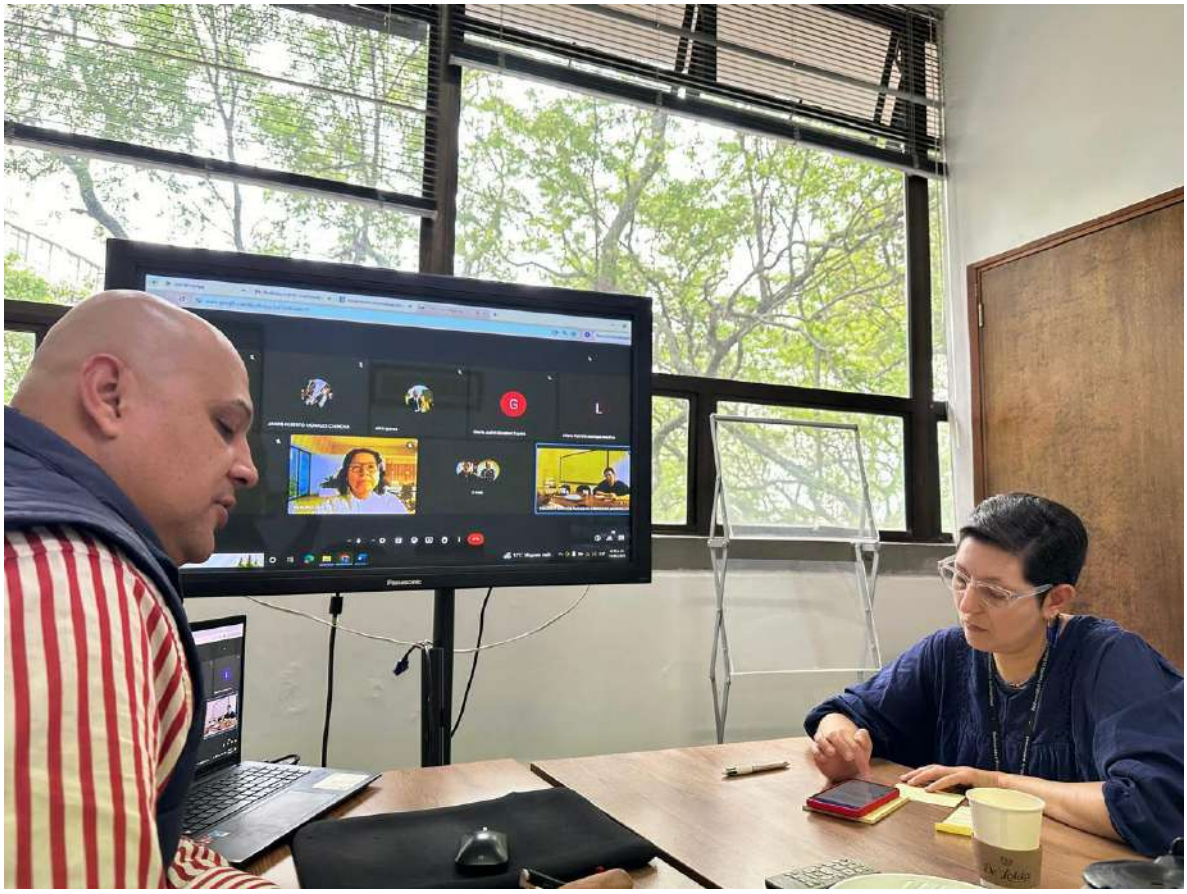

Zoom Reunión
CARLOS ARBOLEDA
Miguell Rivillas
Daniel Restrepo...
Daniel Restrepo iPhone 13 Pro Max
Girlesa Osorio
Girlesa Osorio
Leonardo Montoya Guiral
Luis Fernando G...
Luis Fernando Garcés Giraldo
Andrea Valencia
Andrea Valencia
paola
paola
Catalina Zapata...
Catalina Zapata Cano
Diego Rios
Diego Rios
iPhone de Marcela
iPhone de Marcela
Giovanna Osorio
Giovanna Osorio
Samuel David Va...
Samuel David Vanegas
David García
David García
Búsqueda
ESP LAA
9:28 a. m. 23/05/2024


Marcela Restrepo
Andrea Valencia
Transito Puerto...
Paola Sepulveda...
3. CAPACITACIONES GENERALES
DIPLOMADO EN SEGURIDAD VIAL (VIRTUAL)
TALLER LÚDICO EN SEÑALES DE TRÁNSITO EN INSTITUCIONES EDUCATIVAS
TALLER LÚDICO EN VEEDURÍA CIUDADANA PARA JAC Y ORGANIZACIONES SOCIALES
ASESORÍA PLANES INTEGRALES DE SEGURIDAD Y CONVIVENCIA CIUDADANA


Catalina Zapata...
Transito Puerto...
4. JORNADA DE TRABAJO PARA LA CREACIÓN DE LA RED INTERINSTITUCIONAL DE SEGURIDAD VIAL
MESAS DE TRABAJO INTERINSTITUCIONALES
PACTO POR LA VIDA


meet.google.com/otp-ukup-fqr
Giovanna Osorio (Presentar)
OBJETIVOS
General
Específicos
Giovanna Osorio
Luis Fernando Garcés ...
Girls
Marcela Restrepo Ra...
diego rios
Paola Sepulveda
Inspectortransito Ins...
4 más
Juan Felipe Galeano ...
15:07 | otp-ukup-fqr


DOCENTE CARLOS AUGUSTO ARBOL...
elkin perez
Innovación Social Universidad de Anti...
Oscar Diego Muñoz Navarro
Liliana Patricia restrepo medina
CLAUDIA MILENA ARIAS A...
PABLO LÓPEZ
Miguell Rivillas
8:06 | bju-hmgq-boi
Búsqueda
8:06 a. m.
19/04/2024



Duración: 30 segundos

Locutor (voz entusiasta y clara):

¡Atención a todos los habitantes de Caracolí, Cisneros, Puerto Berrío, Puerto Triunfo, Maceo y Segovia! 🚦

La **Agencia Nacional de Seguridad Vial** y la **Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño** te invitan a ser parte del **gran proyecto de Seguridad Vial**.

Con actividades para toda la comunidad, aprenderemos juntos cómo hacer nuestras vías más seguras y reducir los accidentes. ¡Es el momento de cuidar nuestra vida y la de los demás!

¡Infórmate y participa en las charlas, capacitaciones y eventos lúdicos que tenemos para ti! 🗓️

Recuerda, la **seguridad vial es responsabilidad de todos**. ¡Contamos contigo!

Organizan: Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

4. METODOLOGÍA DE ANÁLISIS DE RESULTADOS GENERALES

Se realiza registro de 551 asistentes a la socialización del proyecto a los cuales se les hace una reunión informativa donde se indican los objetivos, actividades y ventajas del desarrollo del proyecto en el marco de la educación y prevención de siniestros viales. Como parte del registro se consideran preguntas relacionadas con la empresa o entidad en la cual trabajan, vehículo en el cual se desplazan, número de contacto, correo electrónico y registro de tipo de socialización, siendo ésta diferenciada ente grupal e individual. El registro de estos datos se ha analizado de forma descriptiva para posteriormente realizar comparativos con valores e índices de la región para por último establecer comparativos generales en relación con otros municipios.

El cálculo comparativo con índices asociados a los municipios se llevó a cabo utilizando la distribución chi-cuadrado, la cual se utiliza para considerar variables de tipo nominal (Branca y Martello, 2024). La expresión utilizada para ello se puede revisar en la ecuación 1.

$$\chi^2 = \sum \frac{(\text{freq observadas - esperadas})^2}{\text{freq esperadas}} = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

Ecuación 1. Prueba de asociación Chi-cuadrado

Con base en esta prueba de asociación, se verifica una hipótesis de relación entre las cantidades o frecuencias obtenidas de asistentes, la forma en que se distribuyen por tipo de vehículo que utilizan para su desplazamiento y valores porcentuales históricos de víctimas en siniestros viales.

Resultados y análisis de resultados

En relación con el análisis descriptivo, se presentan los siguientes resultados:

Respecto al número de participantes por municipio, se presenta la información de la Tabla 1.

Tabla 1. Número de participantes por municipio.

Municipio	Número de Participantes
CARACOLÍ	101
CISNEROS	47
MACEO	54
PUERTO BERRÍO	105
PUERTO TRIUNFO	114
SEGOVIA	130
TOTAL	**551**

La medición de indicadores asociados al proceso se puede identificar en la Tabla 2.

Tabla 2. Indicadores del proceso

ACTIVIDAD	META	RESULTADO	CUMPLIMIENTO
Sensibilizaciones realizadas	6	6	**100%**
Actores viales sensibilizados	225	551	**245%**

Se identifica que la mayor participación en la socialización fue en los municipios de Segovia, Puerto Triunfo, Puerto Berrío y Caracolí. La Figura 1 presenta los resultados en forma gráfica.

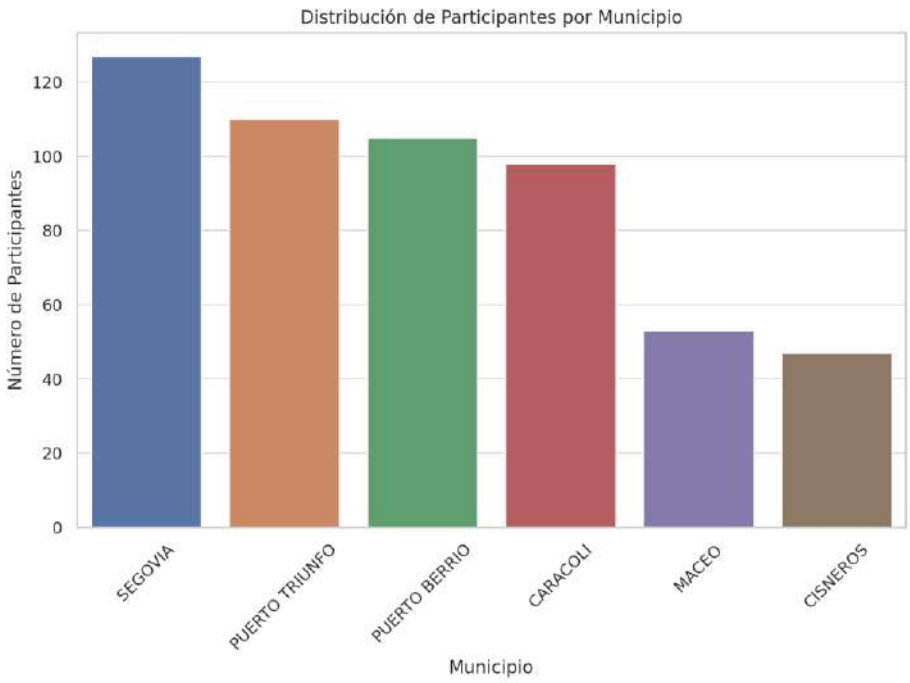


Figura 1. Participantes por municipio.

En relación con el número de vehículos u opciones de desplazamiento por municipio, se presentan los resultados de la Tabla 3.

Tabla 3. Número de vehículos o tipo de desplazamiento por municipio

Municipio	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene
CARACOLÍ	13	46	1	41
CISNEROS	19	17	1	10
MACEO	6	31	2	15
PUERTO BERRÍO	6	71	1	27
PUERTO TRIUNFO	7	58	4	45
SEGOVIA	8	96	0	26

Se observa que, en la mayoría de los municipios los participantes se desplazan en motocicleta, este comportamiento se da en todos los municipios exceptuando el municipio de Cisneros, en cuyo caso el tipo de desplazamiento más común entre los participantes es el automóvil, como se puede observar en la Figura 2. También es relevante considerar que,

el segundo mayor grupo está constituido por personas que no tienen medio de desplazamiento, considerados en este caso como peatones.

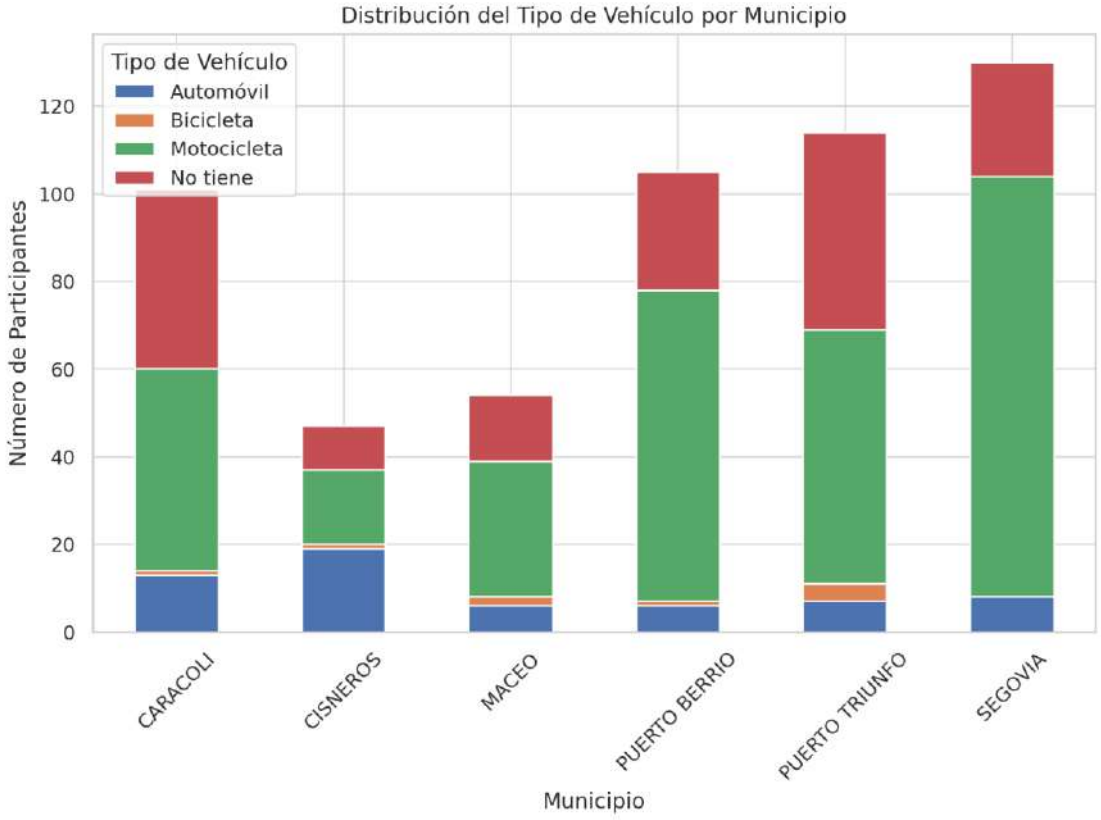


Figura 2. Tipo de vehículo o desplazamiento por participante en la socialización

Es igualmente importante mencionar que la motocicleta es el vehículo más utilizado por los participantes en la socialización en todos los municipios. Si se contrastan estos dos resultados con los niveles porcentuales de siniestralidad vial por tipo de desplazamiento, coincide que justamente, tanto peatones como quienes se desplazan en motocicleta corresponden a la mayor cantidad de víctimas en términos porcentuales por municipio. Por otro lado, respecto al tipo de socialización por municipio, se identificaron los resultados que se presentan en la Tabla 4.

Tabla 4. Tipo de socialización por municipio

Municipio	GRUPAL	INDIVIDUAL
CARACOLÍ	26	75
CISNEROS	27	20
MACEO	54	0
PUERTO BERRÍO	15	90
PUERTO TRIUNFO	44	70
SEGOVIA	60	70

Se puede observar que, en su mayoría, las socializaciones se hicieron de forma individual, excepto en los municipios de Maceo y Cisneros. (Ver Figura 3).

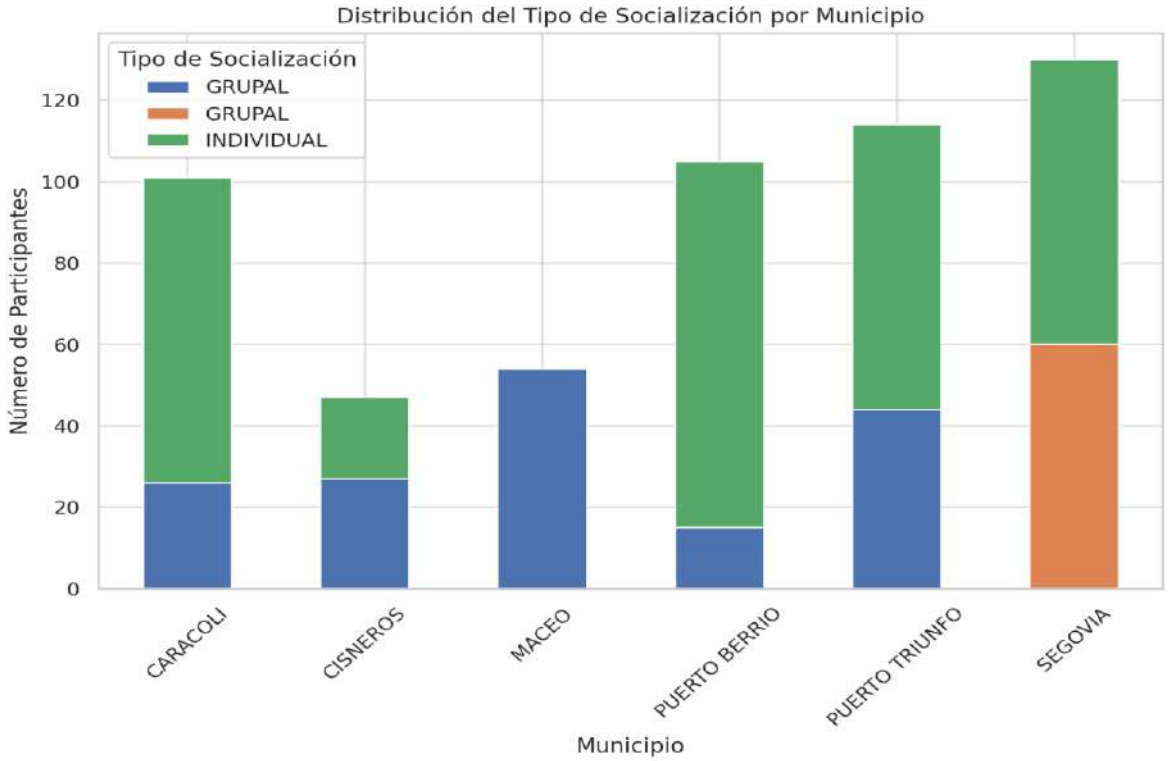


Figura 3. Relación entre el tipo de socialización y número de participantes por municipio

Es menester considerar que, la mayor participación en términos grupales se dio en Segovia (en naranja) y que la mayor participación individual se dio en Puerto Berrío. Lo anterior da cuenta de cómo las dinámicas propias de cada municipio intervienen en la forma en que eventualmente deberá desarrollarse el programa de prevención. Para el caso de municipios

con mayoría de forma grupal, se tienen potencialidades de trabajo en red comunitario, para los municipios con mayoría en términos de socialización individual, se debe trabajar a través de la voz a voz y la implementación de campañas publicitarias disruptivas que generen una atracción a un mayor espectro de audiencia.

Respecto a los análisis inferenciales, se presentan los siguientes resultados:

Respecto al valor Chi-Cuadrado, se presenta un valor de 81,45 con un p-valor inferior a 0,05 y 15 grados de libertad, lo cual establecer una relación significativa entre el tipo de vehículo y el municipio. Este mismo tipo de relación también se identifica entre el tipo de socialización y el municipio en tanto se obtiene un valor de Chi-Cuadrado de 396,14 con un p-valor inferior a 0,05 y 10 grados de libertad. Es relevante considerar igualmente que, al hacer una prueba ANOVA para participantes entre municipios, no se obtienen diferencias significativas. En ese sentido, se recomienda para las próximas etapas del proyecto, establecer mecanismos de difusión acordes con el tamaño del municipio, en tanto se deberían tener más participantes en los municipios con mayor cantidad de habitantes, especificando en la medida de lo posible, los componentes estadísticos de muestra.

Implicaciones prácticas de los resultados

Las diferencias significativas en el tipo de vehículo y socialización entre municipios sugieren que las intervenciones de educación vial deben ser adaptadas a las características específicas de cada municipio. Por ejemplo, municipios con un alto uso de motocicletas pueden beneficiarse de campañas específicas para motociclistas.

Por otro lado, los resultados indican que ciertos municipios, como Puerto Triunfo y Puerto Berrío, pueden necesitar más recursos y atención debido a su mayor número de participantes y las características específicas de estos (por ejemplo, alta proporción de usuarios sin vehículo en Puerto Berrío).

Finalmente es relevante considerar que la preferencia por socializaciones grupales en algunos municipios y por individuales en otros sugiere que la metodología de socialización debe ser flexible y adaptarse a las preferencias locales para maximizar la efectividad de las intervenciones.



CARACOLÍ

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño

5. CARACOLÍ

Introducción

El presente informe da cuenta de los elementos observados y analizados en relación con el registro de la socialización del proyecto vial para el municipio de Caracolí. Este primer paso en el desarrollo del proyecto es fundamental para el establecimiento de una línea base en el marco de la prevención de siniestros viales bajo el entendido que existen múltiples componentes que se podrían asociar a una mayor tasa de éstos.

El inicio de esta socialización en el municipio de Caracolí, Antioquia, es de gran relevancia en atención a varios factores, entre los que se destaca: la alta tasa de siniestros en la región, incluida Caracolí, que se debe a su topografía montañosa y la infraestructura vial limitada. Las vías estrechas y con escasa señalización son un factor de riesgo de siniestro vial, especialmente durante las lluvias. Aunado a la anterior, la falta de programas de educación vial ha llevado a comportamientos peligrosos y poca conciencia sobre la seguridad, se espera que esta socialización marque un primer paso en la reducción de la siniestralidad, promoviendo una cultura de seguridad que beneficie tanto a los residentes como al desarrollo económico del municipio.

Metodología

Se realiza registro de 101 asistentes a la socialización del proyecto a los cuales se les hace una reunión informativa donde se indican los objetivos, actividades y ventajas del desarrollo del proyecto en el marco de la educación y prevención de siniestros viales. Como parte del registro se consideran preguntas relacionadas con la empresa o entidad en la cual trabajan, vehículo en el cual se desplazan, número de contacto, correo electrónico y registro de tipo de socialización, siendo ésta diferenciada ente grupal e individual. El registro de estos datos se ha analizado de forma descriptiva para posteriormente realizar comparativos con valores e índices de la región para por último generar comparativos generales en relación con otros municipios.

El cálculo comparativo con índices asociados al municipio de Caracolí se llevó a cabo utilizando la distribución chi-cuadrado, la cual se utiliza para considerar variables de tipo nominal. La expresión utilizada para ello se puede revisar en la ecuación 1 del componente metodológico presentado en la página 12.

Con base en esta prueba de asociación, se verifica una hipótesis de relación entre las cantidades o frecuencias obtenidas de asistentes, la forma en que se distribuyen por tipo de vehículo que utilizan para su desplazamiento y valores porcentuales históricos de víctimas en siniestros viales.

Resultados y análisis de resultados

En relación con el análisis descriptivo, se presentan los siguientes resultados

Respecto al vehículo en el cual se desplazan los participantes en la socialización, se presentan los resultados obtenidos en la Tabla 5.

Tabla 5. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan - Caracolí

Vehículo en el cual se desplaza	**Cantidad de personas**
Automóvil	13
Bicicleta	1
Motocicleta	46
No tiene	41
Total general	101

Con base en la anterior información, se observa que la mayoría de los encuestados se desplaza utilizando motocicleta, se resalta igualmente que el segundo valor más alto corresponde a quienes no tienen vehículo para desplazarse. Si se suman los dos valores, se tienen 87 personas que se podrían catalogar como sujetos de alto riesgo en términos de siniestros viales, esta cantidad corresponde al 86,1% del total de asistentes a la socialización. Esta relación y otras pertinentes, se pueden observar en la Figura 4.

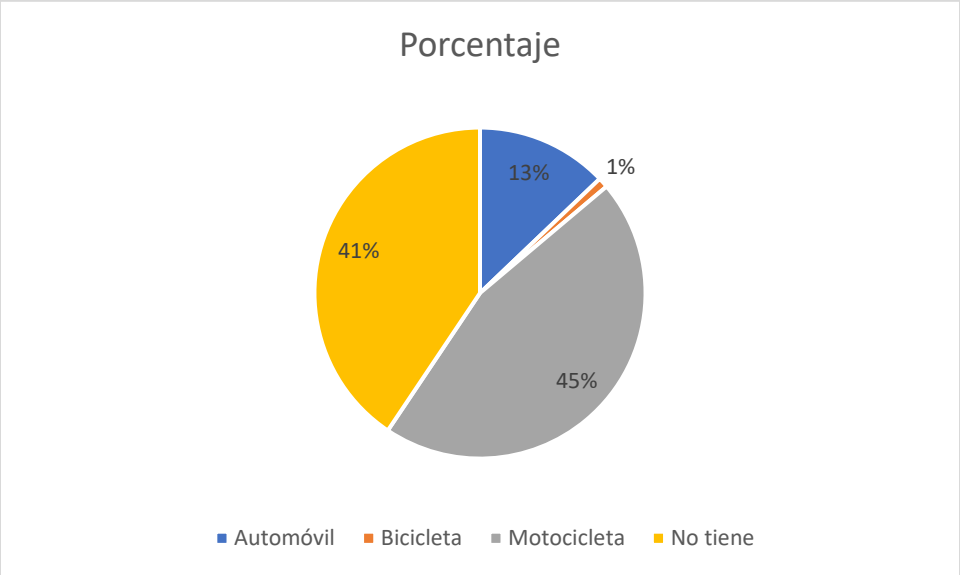


Figura 4. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan - Caracolí

Con base en la figura anterior es posible identificar que efectivamente los valores porcentuales mayores, corresponden a quienes se desplazan en motocicleta (41%) y quienes no tienen vehículo para desplazarse, quienes podrían ser considerados en su rol de peatones en primera instancia.

Al realizar la búsqueda de históricos de víctimas de siniestros viales para el municipio de Maceo en la página de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2024), se tiene que, el 50% de las víctimas se movilizaban en motocicleta y el otro 50% eran peatones. La relación de datos en cuestión se puede identificar en la Tabla 6.

Tabla 6. Víctimas y número de personas según el vehículo en el cual se desplazan - Caracolí

Vehículo	**Porcentaje de víctimas**	**Número de personas participantes en la socialización**
Moto	50	46
Peatón	50	41
Vehículo	0	13
Bicicleta	0	1

Con base en la información anterior, se propone una prueba de hipótesis de la siguiente forma:

H_0: No existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

H_T: Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

Al realizar la prueba de asociación chi-cuadrado, y definiendo un nivel de significancia para un valor p<0,05 se obtienen los resultados de la Tabla 7.

Tabla 7. Pruebas de chi-cuadrado para las hipótesis propuestas - Caracolí

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	101,000[a]	3	,000
Razón de verosimilitud	81,293	3	,000
Asociación lineal por lineal	94,655	1	,000
N de casos válidos	101		

a. 3 casillas (37,5%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,14.

Al observar la Tabla 7, se identifica que existe una asociación entre las dos variables en tanto el valor de la significancia es inferior a 0,05 con lo cual, se rechaza la hipótesis nula, dejando como más probable la hipótesis de trabajo de “Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización”. Estos resultados también son coherentes con los que se obtienen al realizar el cálculo de coeficiente de contingencia, el cual proporciona una medida de correlación para variables nominales.

Tabla 8. Medida de coeficiente de contingencia - Caracolí

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coeficiente de contingencia	0,707	0,000
N de casos válidos		101	

El resultado obtenido da cuenta de un valor de coeficiente superior a 0,6 con una significación inferior a 0,05 denotando niveles de correlación altos. Respecto a la estrategia de divulgación, se identifican distribuciones de trabajo individual y grupal, como puede verse en la Tabla 9.

Tabla 9. Tipo de acercamiento para socialización - Caracolí

VEHÍCULO	GRUPAL	INDIVIDUAL
Automóvil	3	10
Bicicleta	0	1
Motocicleta	14	32
No tiene	9	32

En la Tabla 9 se puede observar que se ha realizado mayormente una socialización individual, esta distribución se relaciona igualmente en la Figura 5.

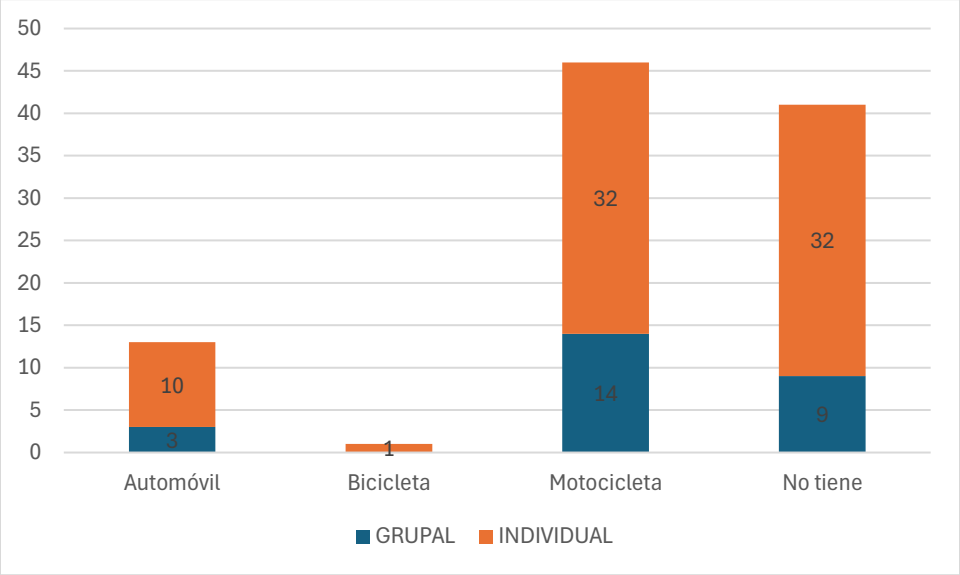


Figura 5. Distribución de participantes por tipo de socialización - Caracolí



CISNEROS

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño

6. CISNEROS

Introducción

El presente informe da cuenta de los elementos observados y analizados en relación con el registro de la socialización del proyecto vial para el municipio de Cisneros. Este primer paso en el desarrollo del proyecto es fundamental para el establecimiento de una línea base en el marco de la prevención de siniestros viales bajo el entendido que existen múltiples componentes que se podrían asociar a una mayor tasa de éstos.

El municipio de Cisneros, ubicado en el departamento de Antioquia, evidencia una alta incidencia de siniestros viales debido a su geografía montañosa y el tráfico constante de vehículos pesados por sus carreteras principales, situación que se ve agravada por la falta de señalización apropiada y la insuficiente infraestructura vial, factores que contribuyen a la peligrosidad de las vías.

El municipio de Cisneros es un punto de conexión primordial entre la capital departamental, Medellín, y otros municipios del noreste antioqueño, lo que incrementa el volumen de tránsito y el riesgo de siniestros. En este sentido, la socialización de un proyecto de prevención de siniestros viales en Cisneros es indispensable para reducir la tasa de siniestros y mejorar la seguridad vial. En ese sentido esta primera etapa de socialización del proyecto aporta en la suma de esfuerzos para la prevención de la siniestralidad vial.

Metodología

Se realiza registro de 47 asistentes a la socialización del proyecto a los cuales se les hace una reunión informativa donde se indican los objetivos, actividades y ventajas del desarrollo del proyecto en el marco de la educación y prevención de siniestros viales. Como parte del registro se consideran preguntas relacionadas con la empresa o entidad en la cual trabajan, vehículo en el cual se desplazan, número de contacto, correo electrónico y registro de tipo de socialización, siendo ésta diferenciada ente grupal e individual. El registro de estos datos se ha analizado de forma descriptiva para posteriormente realizar comparativos con valores e índices de la región para por último generar comparativos generales en relación con otros municipios.

El cálculo comparativo con índices asociados al municipio de Cisneros se llevó a cabo utilizando la distribución chi-cuadrado, la cual se utiliza para considerar variables de tipo nominal. La expresión utilizada para ello se puede revisar en la ecuación 1 del componente metodológico presentado en la página 12.

Con base en esta prueba de asociación, se verifica una hipótesis de relación entre las cantidades o frecuencias obtenidas de asistentes, la forma en que se distribuyen por tipo de vehículo que utilizan para su desplazamiento y valores porcentuales históricos de víctimas en siniestros viales.

Resultados y análisis de resultados

En relación con el análisis descriptivo, se presentan los siguientes resultados

Respecto al vehículo en el cual se desplazan los participantes en la socialización, se presentan los resultados obtenidos en la Tabla 10.

Tabla 10. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan - Cisneros

Vehículo en el cual se desplaza	**Cantidad de personas**
Automóvil	19
Bicicleta	1
Motocicleta	17
No tiene	10
Total general	47

Con base en la anterior información, se observa que la mayoría de los encuestados se desplaza utilizando automóvil, se resalta igualmente que el segundo valor más alto corresponde a quienes tienen motocicleta, seguido de quienes no tienen vehículo para desplazarse. Si se suman los dos primeros, se tienen 36 personas que se podrían catalogar como sujetos de alto riesgo en términos de siniestros viales, esta cantidad corresponde al 76,5% del total de asistentes a la socialización. Esta relación y otras pertinentes, se pueden observar en la Figura 6.

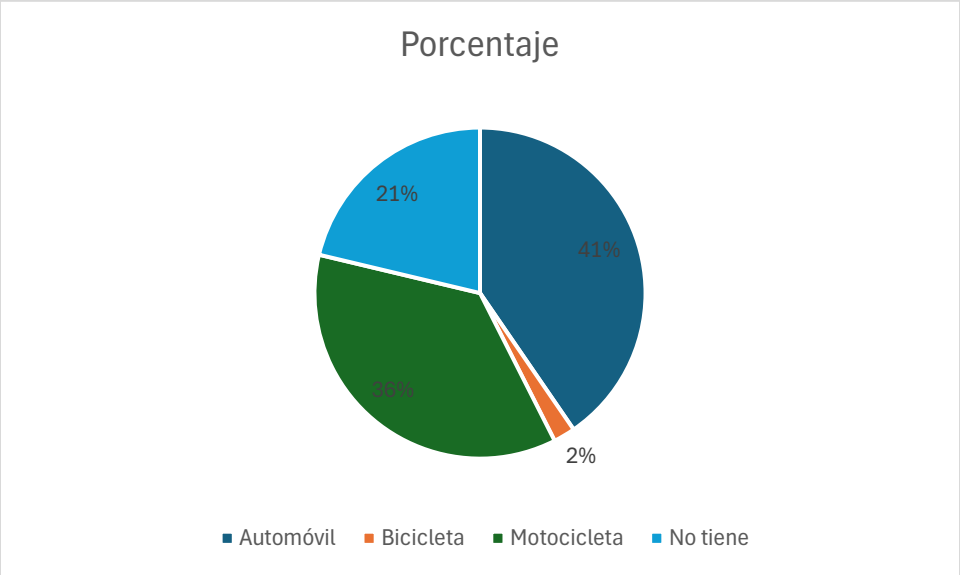


Figura 6. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan - Cisneros

Con base en la figura anterior es posible identificar que efectivamente los valores porcentuales mayores, corresponden a quienes se desplazan en automóvil (41%) y quienes se desplazan en motocicleta (36%) y quienes no tienen vehículo para desplazarse (21%), quienes podrían ser considerados en su rol de peatones en primera instancia.

Al realizar la búsqueda de históricos de víctimas de siniestros viales para el municipio de Cisneros en la página de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2024), se tiene que, el 50% de las víctimas se movilizaban en motocicleta y el otro 50% eran peatones. La relación de datos en cuestión se puede identificar en la Tabla 11.

Tabla 11. Víctimas y número de personas según el vehículo en el cual se desplazan - Cisneros

Vehículo	**Porcentaje de víctimas**	**Número de personas participantes en la socialización**
Automóvil	0	17
Bicicleta	0	10
Motocicleta	71,4	19
Peatón	28,6	1

Con base en la información anterior, se propone una prueba de hipótesis de la siguiente forma:

H_0: No existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

H_T: Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

Al realizar la prueba de asociación chi-cuadrado, y definiendo un nivel de significancia para un valor p<0,05 se obtienen los resultados de la Tabla 12.

Tabla 12. Pruebas de chi-cuadrado para la hipótesis propuesta - Cisneros

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	94,000[a]	6	,000
Razón de verosimilitud	72,050	6	,000
Asociación lineal por lineal	14,105	1	,000
N de casos válidos	47		

a. 7 casillas (58,3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,02.

Al observar la Tabla 12, se identifica que existe una asociación entre las dos variables en tanto el valor de la significancia es inferior a 0,05 con lo cual, se rechaza la hipótesis nula, dejando como más probable la hipótesis de trabajo de "Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización". Estos resultados también son coherentes con los que se obtienen al realizar el cálculo de coeficiente de contingencia, el cual proporciona una medida de correlación para variables nominales como se puede observar en la Tabla 13.

Tabla 13. Medidas simétricas - Cisneros

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coeficiente de contingencia	0,816	,000
N de casos válidos		47	

El resultado obtenido da cuenta de un valor de coeficiente superior a 0,6 con una significación inferior a 0,05 denotando niveles de correlación altos.

Respecto a la estrategia de divulgación, se identifican distribuciones de trabajo individual y grupal, como puede verse en la Tabla 14.

Tabla 14. Tipo de acercamiento para socialización - Cisneros

VEHICULO	GRUPAL	INDIVIDUAL
Automóvil	13	6
Bicicleta	0	1
Motocicleta	8	9
No tiene	6	4

En la Tabla 14 se puede observar que se ha realizado mayormente una socialización individual, esta distribución se relaciona igualmente en la Figura 7.

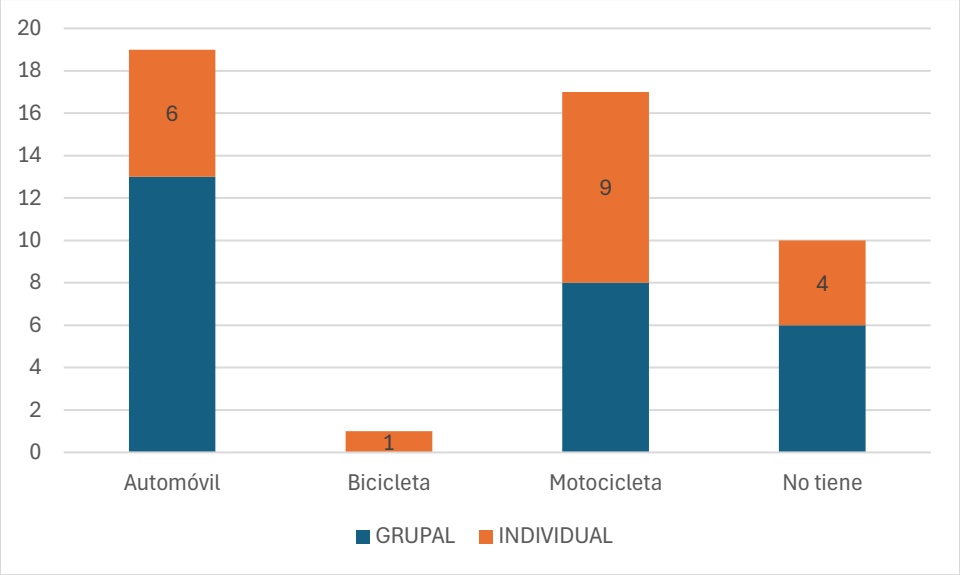


Figura 7. Distribución de participantes por tipo de socialización - Cisneros



MACEO

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño

7. MACEO

Introducción

El presente informe da cuenta de los elementos observados y analizados en relación con el registro y análisis de datos de la socialización del proyecto vial para el municipio de Maceo. Este primer paso en el desarrollo del proyecto es fundamental para el establecimiento de una línea base en el marco de la prevención de siniestros viales bajo el entendido que existen múltiples componentes que se podrían asociar a una mayor tasa de siniestros viales. El municipio de Maceo, en el departamento de Antioquia, evidencia una alta incidencia de siniestros viales debido a su ubicación estratégica en la ruta que conecta Medellín con el Magdalena Medio. Esta situación se ve agravada por la falta de señalización apropiada y la insuficiente infraestructura vial, factores que contribuyen a la peligrosidad de las vías. Maceo es un punto de conexión crucial para el transporte de mercancías, lo que incrementa el volumen de tránsito y el riesgo de siniestros.

Para asegurar el éxito de este proyecto, es necesario realizar reuniones de socialización con la comunidad local. Estas reuniones permiten informar a los habitantes sobre los beneficios del proyecto, fomentar la participación ciudadana y recoger sugerencias que puedan mejorar la implementación de las medidas propuestas. La inversión en este tipo de proyectos no solo tiene la capacidad de salvar vidas, sino también de reducir costos asociados a los siniestros, como los gastos médicos y los daños materiales.

Metodología

Se realiza registro de 54 asistentes a la socialización del proyecto a los cuales se les hace una reunión informativa donde se indican los objetivos, actividades y ventajas del desarrollo del proyecto en el marco de la educación y prevención de siniestros viales. Como parte del registro se consideran preguntas relacionadas con la empresa o entidad en la cual trabajan, vehículo en el cual se desplazan, número de contacto, correo electrónico y registro de tipo de socialización, siendo ésta diferenciada ente grupal e individual. El registro de estos datos se ha analizado de forma descriptiva para posteriormente realizar comparativos con valores

e índices del municipio para por último generar comparativos generales en relación con otros municipios.

El cálculo comparativo con índices asociados al municipio de Maceo se llevó a cabo a través de la distribución chi-cuadrado, la cual se utiliza para considerar variables de tipo nominal. La expresión utilizada para ello se puede revisar en la ecuación 1 del componente metodológico presentado en la página 12.

Con base en esta prueba de asociación, se verifica una hipótesis de relación entre las cantidades o frecuencias obtenidas de asistentes, la forma en que se distribuyen por tipo de vehículo que utilizan para su desplazamiento y valores porcentuales históricos de víctimas en siniestros viales.

Resultados y análisis de resultados

En relación con el análisis descriptivo, se presentan los siguientes resultados

Respecto al vehículo en el cual se desplazan los participantes en la socialización, se presentan los resultados obtenidos en la Tabla 15.

Tabla 15. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan - Maceo

Vehículo en el cual se desplaza	**Cantidad de personas**
Automóvil	6
Bicicleta	2
Motocicleta	31
No tiene	15
Total general	**54**

Con base en la anterior información, se observa que la mayoría de los encuestados se desplaza utilizando motocicleta, se resalta igualmente que el segundo valor más alto corresponde a quienes no tienen vehículo para desplazarse. Si se suman los dos valores, se tienen 46 personas que se podrían catalogar como sujetos de alto riesgo en términos de siniestros viales, esta cantidad corresponde al 85,2% del total de asistentes a la socialización. Esta relación y otras pertinentes, se pueden observar en la Figura 8.

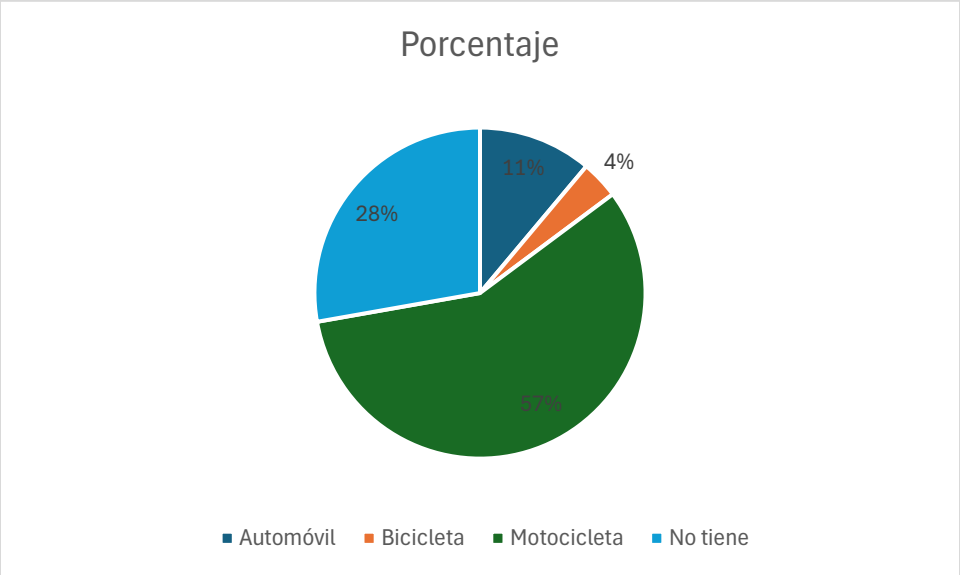


Figura 8. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan - Maceo

Con base en la figura anterior es posible identificar que efectivamente los valores porcentuales mayores, corresponden a quienes se desplazan en motocicleta (57%) y quienes no tienen vehículo para desplazarse (28%), quienes podrían ser considerados en su rol de peatones en primera instancia.

Al realizar la búsqueda de históricos de víctimas de siniestros viales para el municipio de Maceo en la página de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2024), se tiene que, el 55,5% de las víctimas se movilizaban en motocicleta y el otro 44,5% eran peatones. La relación de datos en cuestión se puede identificar en la Tabla 16.

Tabla 16. Víctimas y número de personas según el vehículo en el cual se desplazan - Maceo

Vehículo	**Porcentaje de víctimas**	**Número de personas participantes en la socialización**
Automóvil	0	6
Bicicleta	0	2
Motocicleta	55,55555556	31
Peatón	44,44444444	15

Con base en la información anterior, se propone una prueba de hipótesis de la siguiente forma:

H_0: No existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

H_T: Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

Al realizar la prueba de asociación chi-cuadrado, y definiendo un nivel de significancia para un valor p<0,05 se obtienen los resultados de la Tabla 17.

Tabla 17. Pruebas de chi-cuadrado para las hipótesis propuestas - Maceo

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	108,000[a]	6	,000
Razón de verosimilitud	103,390	6	,000
N de casos válidos	54		

a. 9 casillas (75,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,30.

Al observar la Tabla 17, se identifica que existe una asociación entre las dos variables en tanto el valor de la significancia es inferior a 0,05 con lo cual, se rechaza la hipótesis nula, dejando como más probable la hipótesis de trabajo de "Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización". Estos resultados también son coherentes con los que se obtienen al realizar el cálculo de coeficiente de contingencia, el cual proporciona una medida de correlación para variables nominales.

Tabla 18. Medidas simétricas - Maceo

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coeficiente de contingencia	0,816	,000
N de casos válidos		54	

El resultado obtenido da cuenta de un valor de coeficiente superior a 0,6 con una significación inferior a 0,05 denotando niveles de correlación altos. Respecto a la estrategia de divulgación, se identifican distribuciones de trabajo individual y grupal, como puede verse en la Tabla 19.

Tabla 19. Tipo de acercamiento para socialización - Maceo

VEHÍCULO	GRUPAL
Automóvil	6
Bicicleta	2
Motocicleta	31
No tiene	15

En la Tabla 19 se puede observar que se han realizado en su totalidad socializaciones grupales.



PUERTO BERRÍO

8. PUERTO BERRÍO

Introducción

El presente informe da cuenta de los elementos observados y analizados en relación con el registro de la socialización del proyecto vial para el municipio de Puerto Berrío. Este primer paso en el desarrollo del proyecto es fundamental para el establecimiento de una línea base en el marco de la prevención de siniestros viales bajo el entendido que existen múltiples componentes que se podrían asociar a una mayor tasa de siniestros viales.

El municipio de Puerto Berrío, en el departamento de Antioquia, muestra una alta incidencia de siniestros viales debido a su ubicación estratégica como puerto fluvial y su conexión con importantes rutas comerciales. Esta situación se ve agravada por la falta de señalización idónea y la insuficiente infraestructura vial, factores que contribuyen a la peligrosidad de las vías. Además, Puerto Berrío es un punto de conexión primordial para el transporte de mercancías, lo que incrementa el volumen de tránsito y el riesgo de siniestros. Para asegurar el éxito de este proyecto, se toma como punto de partida la realización de reuniones de socialización con la comunidad local. Estas reuniones permiten informar a los habitantes sobre los beneficios del proyecto, fomentar la participación ciudadana y recoger sugerencias que puedan mejorar la implementación de las medidas propuestas. La inversión en este tipo de proyectos no solo tiene la capacidad de salvar vidas, sino también de reducir costos asociados a los siniestros, como los gastos médicos y los daños materiales. Por estas razones, la prevención de siniestros viales en Puerto Berrío no es solo una necesidad, sino una prioridad para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y fortalecer su desarrollo sostenible.

Metodología

Se realiza registro de 105 asistentes a la socialización del proyecto a los cuales se les hace una reunión informativa donde se indican los objetivos, actividades y ventajas del desarrollo del proyecto en el marco de la educación y prevención de siniestros viales. Como parte del registro se consideran preguntas relacionadas con la empresa o entidad en la cual trabajan, vehículo en el cual se desplazan, número de contacto, correo electrónico y registro de tipo

de socialización, siendo ésta diferenciada ente grupal e individual. El registro de estos datos se ha analizado de forma descriptiva para posteriormente realizar comparativos con valores e índices de la región para por último generar comparativos generales en relación con otros municipios.

El cálculo comparativo con índices asociados al municipio de Caracolí se llevó a cabo utilizando la distribución chi-cuadrado, la cual se utiliza para considerar variables de tipo nominal. La expresión utilizada para ello se puede revisar en la ecuación 1 del componente metodológico presentado en la página 12.

Con base en esta prueba de asociación, se verifica una hipótesis de relación entre las cantidades o frecuencias obtenidas de asistentes, la forma en que se distribuyen por tipo de vehículo que utilizan para su desplazamiento y valores porcentuales históricos de víctimas en siniestros viales.

Resultados y análisis de resultados

En relación con el análisis descriptivo, se presentan los siguientes resultados

Respecto al vehículo en el cual se desplazan los participantes en la socialización, se presentan los resultados obtenidos en la Tabla 20.

Tabla 20. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan – Puerto Berrío

Vehículo en el cual se desplaza	**Cantidad de personas**
Automóvil	6
Bicicleta	1
Motocicleta	71
No tiene	27
Total general	105

Con base en la anterior información, se observa que la mayoría de los encuestados se desplaza utilizando motocicleta, se resalta igualmente que el segundo valor más alto corresponde a quienes no tienen vehículo para desplazarse. Si se suman los dos valores, se tienen 98 personas que se podrían catalogar como sujetos de alto riesgo en términos de

siniestros viales, esta cantidad corresponde al 93,3% del total de asistentes a la socialización. Esta relación y otras pertinentes, se pueden observar en la Figura 9.

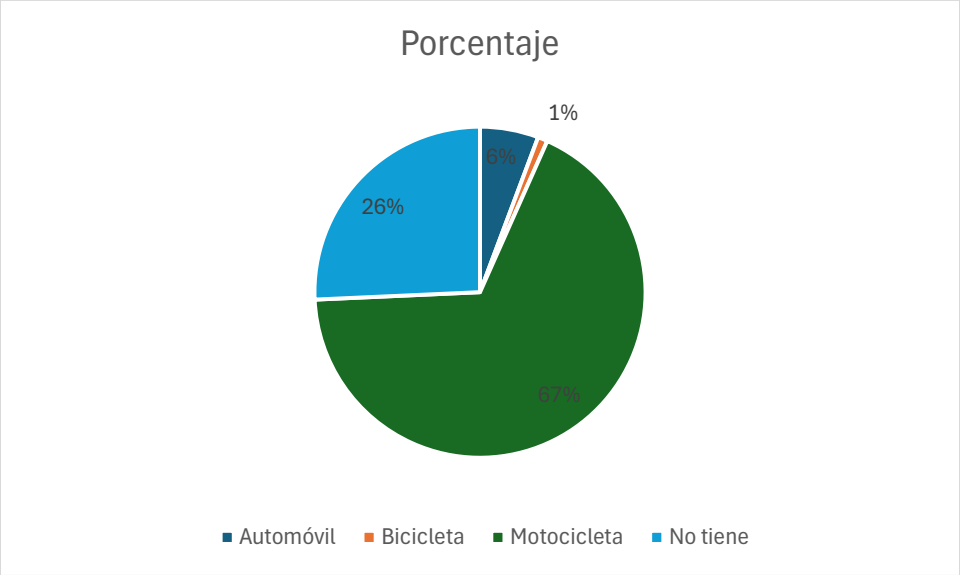


Figura 9. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan – Puerto Berrío

Con base en la figura anterior es posible identificar que efectivamente los valores porcentuales mayores, corresponden a quienes se desplazan en motocicleta (67%) y quienes no tienen vehículo para desplazarse, los cuales podrían ser considerados en su rol de peatones en primera instancia.

Al realizar la búsqueda de históricos de víctimas de siniestros viales para el municipio de Maceo en la página de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2024), se tiene que, el 63,2% de las víctimas se movilizaban en motocicleta y 25,5 eran peatones. La relación de datos en cuestión se puede identificar en la Tabla 21.

Tabla 21. Víctimas y número de personas según vehículo en el cual se desplazan – Puerto Berrío

Vehículo	**Porcentaje de víctimas**	**Número de personas participantes en la socialización**
Automóvil	7,5	6
Bicicleta	3,8	1
Motocicleta	63,2	71
Peatón	25,5	27

Con base en la información anterior, se propone una prueba de hipótesis de la siguiente forma:

H_0: No existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

H_T: Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

Al realizar la prueba de asociación chi-cuadrado, y definiendo un nivel de significancia para un valor $p<0,05$ se obtienen los resultados de la Tabla 22.

Tabla 22. Pruebas de chi-cuadrado para las hipótesis propuestas – Puerto Berrío

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	315,000[a]	9	,000
Razón de verosimilitud	172,555	9	,000
N de casos válidos	105		

Al observar la Tabla 22, se identifica que existe una asociación entre las dos variables en tanto el valor de la significancia es inferior a 0,05 con lo cual, se rechaza la hipótesis nula, dejando como más probable la hipótesis de trabajo de "Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización". Estos resultados también son coherentes con los que se obtienen al realizar el cálculo de coeficiente de contingencia, el cual proporciona una medida de correlación para variables nominales.

Tabla 23. Medidas simétricas – Puerto Berrío

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coeficiente de contingencia	0,866	,000
N de casos válidos		105	

El resultado obtenido da cuenta de un valor de coeficiente superior a 0,6 con una significación inferior a 0,05 denotando niveles de correlación altos.

Respecto a la estrategia de divulgación, se identifican distribuciones de trabajo individual y grupal, como puede verse en la Tabla 24.

Tabla 24. Tipo de acercamiento para socialización – Puerto Berrío

VEHÍCULO	GRUPAL	INDIVIDUAL
Automóvil	1	5
Bicicleta	0	1
Motocicleta	12	59
No tiene	2	25

En la Tabla 24 se puede observar que se ha realizado mayormente una socialización individual, esta distribución se relaciona igualmente en la Figura 10.

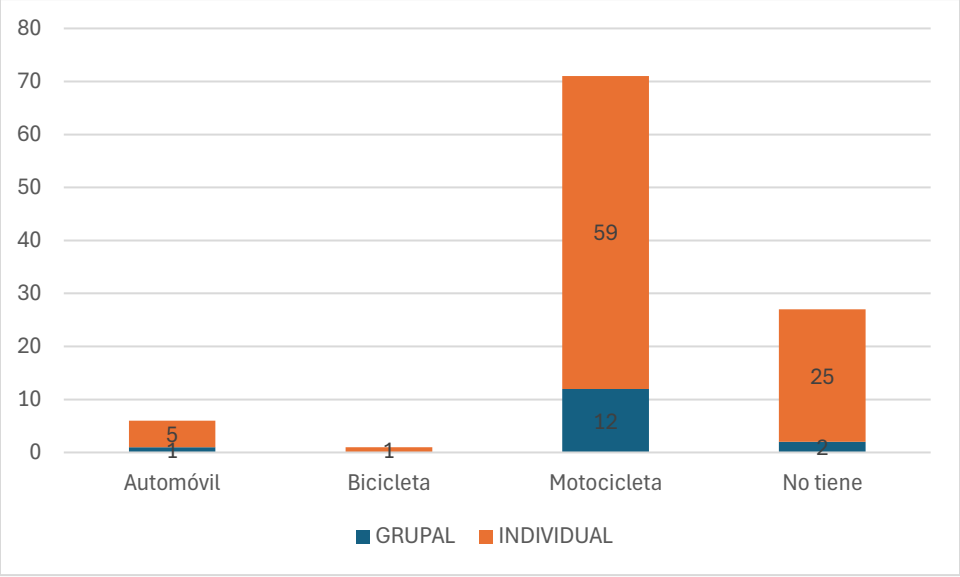


Figura 10. Distribución de participantes por tipo de socialización – Puerto Berrío



PUERTO TRIUNFO

9. PUERTO TRIUNFO

Introducción

El presente informe da cuenta de los elementos observados y analizados en relación con el registro de la socialización del proyecto vial para el municipio de Puerto Triunfo. Este primer paso en el desarrollo del proyecto es fundamental para el establecimiento de una línea base en el marco de la prevención de siniestros viales bajo el entendido que existen múltiples componentes que se podrían asociar a una mayor tasa de siniestros viales.

El municipio de Puerto Triunfo, en el departamento de Antioquia, evidencia una alta incidencia de siniestros viales debido a su ubicación estratégica como corredor turístico y su conexión con importantes rutas comerciales. Esta situación se ve agravada por la falta de señalización idónea y la insuficiente infraestructura vial, factores que contribuyen a la peligrosidad de las vías. Además, Puerto Triunfo es un punto de conexión esencial para el transporte de mercancías y turistas, lo que incrementa el volumen de tránsito y el riesgo de siniestros.

Para asegurar el éxito de este proyecto, es necesario realizar reuniones de socialización con la comunidad local. Estas reuniones permitirán informar a los habitantes sobre los beneficios del proyecto, fomentar la participación ciudadana y recoger sugerencias que puedan mejorar la implementación de las medidas propuestas. La inversión en este tipo de proyectos no solo tiene la capacidad de salvar vidas, sino también de reducir costos asociados a los siniestros, como los gastos médicos y los daños materiales.

Metodología

Se realiza registro de 114 asistentes a la socialización del proyecto a los cuales se les hace una reunión informativa donde se indican los objetivos, actividades y ventajas del desarrollo del proyecto en el marco de la educación y prevención de siniestros viales. Como parte del registro se consideran preguntas relacionadas con la empresa o entidad en la cual trabajan, vehículo en el cual se desplazan, número de contacto, correo electrónico y registro de tipo de socialización, siendo ésta diferenciada ente grupal e individual. El registro de estos datos se ha analizado de forma descriptiva para posteriormente realizar comparativos con valores

e índices de la región para por último generar comparativos generales en relación con otros municipios.

El cálculo comparativo con índices asociados al municipio de Puerto Triunfo se llevó a cabo utilizando la distribución chi-cuadrado, la cual se utiliza para considerar variables de tipo nominal. La expresión utilizada para ello se puede revisar en la ecuación 1 del componente metodológico presentado en la página 12.

Con base en esta prueba de asociación, se verifica una hipótesis de relación entre las cantidades o frecuencias obtenidas de asistentes, la forma en que se distribuyen por tipo de vehículo que utilizan para su desplazamiento y valores porcentuales históricos de víctimas en siniestros viales.

Resultados y análisis de resultados

En relación con el análisis descriptivo, se presentan los siguientes resultados

Respecto al vehículo en el cual se desplazan los participantes en la socialización, se presentan los resultados obtenidos en la Tabla 25.

Tabla 25. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan - Puerto Triunfo

Vehículo en el cual se desplaza	**Cantidad de personas**
Automóvil	7
Bicicleta	4
Motocicleta	58
No tiene	45
Total general	114

Con base en la anterior información, se observa que la mayoría de los encuestados se desplaza utilizando motocicleta, se resalta igualmente que el segundo valor más alto corresponde a quienes no tienen vehículo para desplazarse. Si se suman los dos valores, se tienen 103 personas que se podrían catalogar como sujetos de alto riesgo en términos de siniestros viales, esta cantidad corresponde al 90,3% del total de asistentes a la socialización. Esta relación y otras pertinentes, se pueden observar en la Figura 11.

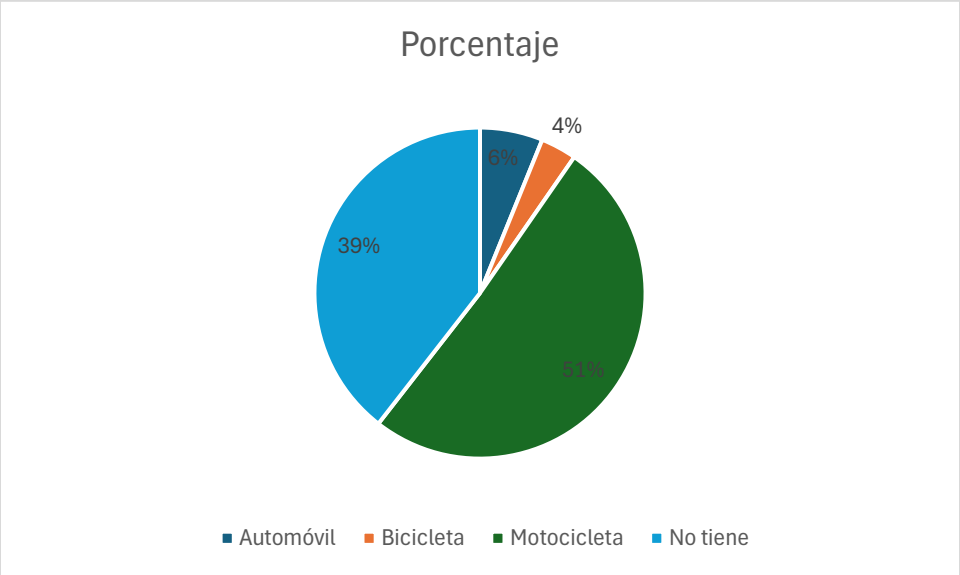


Figura 11. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan – Puerto Triunfo

Con base en la gráfica anterior es posible identificar que efectivamente los valores porcentuales mayores, corresponden a quienes se desplazan en motocicleta (51%) y quienes no tienen vehículo para desplazarse (39%), quienes podrían ser considerados en su rol de peatones en primera instancia.

Al realizar la búsqueda de históricos de víctimas de siniestros viales para el municipio de Puerto Triunfo en la página de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2024), se tiene que, el 67,3% de las víctimas se movilizaban en motocicleta y el otro 23,6% eran peatones. La relación de datos en cuestión se puede identificar en la Tabla 26.

Tabla 26. Víctimas y número de personas según vehículo en el cual se desplazan - Puerto Triunfo

Vehículo	**Porcentaje de víctimas**	**Número de personas participantes en la socialización**
Automóvil	23,6	7
Bicicleta	3,6	4
Motocicleta	67,3	37
Peatón	5,5	45

Con base en la información anterior, se propone una prueba de hipótesis de la siguiente forma:

H_0: No existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

H_T: Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

Al realizar la prueba de asociación chi-cuadrado, y definiendo un nivel de significancia para un valor p<0,05 se obtienen los resultados de la Tabla 27.

Tabla 27. Pruebas de chi-cuadrado para las hipótesis propuestas – Puerto Triunfo

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	279,000[a]	9	,000
Razón de verosimilitud	194,923	9	,000
N de casos válidos	93		

a. 12 casillas (75,0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es ,17.

Al observar la Tabla 27, se identifica que existe una asociación entre las dos variables en tanto el valor de la significancia es inferior a 0,05 con lo cual, se rechaza la hipótesis nula, dejando como más probable la hipótesis de trabajo de "Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización". Estos resultados también son coherentes con los que se obtienen al realizar el cálculo de coeficiente de contingencia, el cual proporciona una medida de correlación para variables nominales. Respecto a la estrategia de divulgación, se identifican distribuciones de trabajo individual y grupal, como puede verse en la Tabla 28.

Tabla 28. Tipo de acercamiento para socialización – Puerto Triunfo

VEHÍCULO	**GRUPAL**	**INDIVIDUAL**
Automóvil	2	5
Motocicleta	22	36
No tiene	18	27
Bicicleta	2	2

En la Tabla 28 se puede observar que se ha realizado mayormente una socialización individual, esta distribución se relaciona igualmente en la Figura 12.

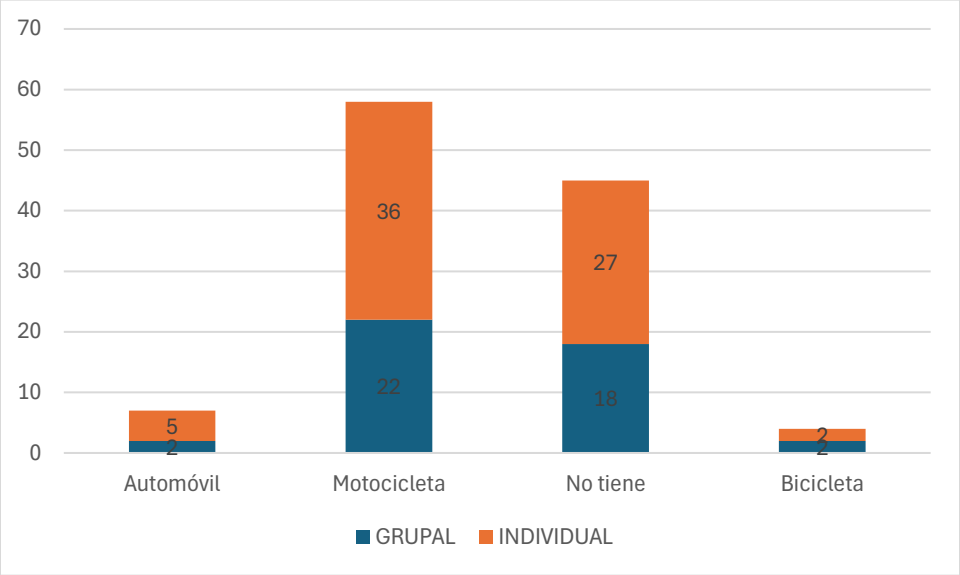


Figura 12. Distribución de participantes por tipo de socialización



SEGOVIA

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño

10. SEGOVIA

Introducción

El presente informe da cuenta de los elementos observados y analizados en relación con el registro de la socialización del proyecto vial para el municipio de Segovia. Este primer paso en el desarrollo del proyecto es fundamental para el establecimiento de una línea base en el marco de la prevención de siniestros viales bajo el entendido que existen múltiples componentes que se podrían asociar a una mayor tasa de siniestros viales.

El municipio de Segovia, en el departamento de Antioquia, evidencia una alta incidencia de siniestros viales debido a su geografía montañosa y su actividad minera intensa, que genera un constante flujo de vehículos pesados. Esta situación se ve agravada por la falta de señalización idónea y la insuficiente infraestructura vial, factores que contribuyen a la peligrosidad de las vías. Además, Segovia es un punto de conexión esencial para el transporte de minerales, lo que incrementa el volumen de tránsito y el riesgo de siniestros. Para desarrollar el proyecto, es necesario realizar reuniones de socialización con la comunidad local, estas reuniones permitirán informar a los habitantes sobre los beneficios del proyecto, fomentar la participación ciudadana y recoger sugerencias que puedan mejorar la implementación de las medidas propuestas. La inversión en este tipo de proyectos no solo tiene la capacidad de salvar vidas, sino también de reducir costos asociados a los siniestros, como los gastos médicos y los daños materiales.

Metodología

Se realiza registro de 130 asistentes a la socialización del proyecto a los cuales se les hace una reunión informativa donde se indican los objetivos, actividades y ventajas del desarrollo del proyecto en el marco de la educación y prevención de siniestros viales. Como parte del registro se consideran preguntas relacionadas con la empresa o entidad en la cual trabajan, vehículo en el cual se desplazan, número de contacto, correo electrónico y registro de tipo de socialización, siendo ésta diferenciada ente grupal e individual. El registro de estos datos se ha analizado de forma descriptiva para posteriormente realizar comparativos con valores

e índices de la región para por último generar comparativos generales en relación con otros municipios.

El cálculo comparativo con índices asociados al municipio de Segovia se llevó a cabo utilizando la distribución chi-cuadrado, la cual se utiliza para considerar variables de tipo nominal. La expresión utilizada para ello se puede revisar en la ecuación 1 del componente metodológico presentado en la página 12.

Con base en esta prueba de asociación, se verifica una hipótesis de relación entre las cantidades o frecuencias obtenidas de asistentes, la forma en que se distribuyen por tipo de vehículo que utilizan para su desplazamiento y valores porcentuales históricos de víctimas en siniestros viales.

Resultados y análisis de resultados

En relación con el análisis descriptivo, se presentan los siguientes resultados

Respecto al vehículo en el cual se desplazan los participantes en la socialización, se presentan los resultados obtenidos en la Tabla 29.

Tabla 29. Cantidad de personas por tipo de vehículo en el cual se desplazan - Segovia

Vehículo en el cual se desplaza	**Cantidad de personas**
Automóvil	8
Motocicleta	96
No tiene	26
Total general	130

Con base en la anterior información, se observa que la mayoría de los encuestados se desplaza utilizando motocicleta, se resalta igualmente que el segundo valor más alto corresponde a quienes no tienen vehículo para desplazarse. Si se suman los dos valores, se tienen 122 personas que se podrían catalogar como sujetos de alto riesgo en términos de siniestros viales, esta cantidad corresponde al 93,8% del total de asistentes a la socialización. Esta relación y otras pertinentes, se pueden observar en la Figura 13.

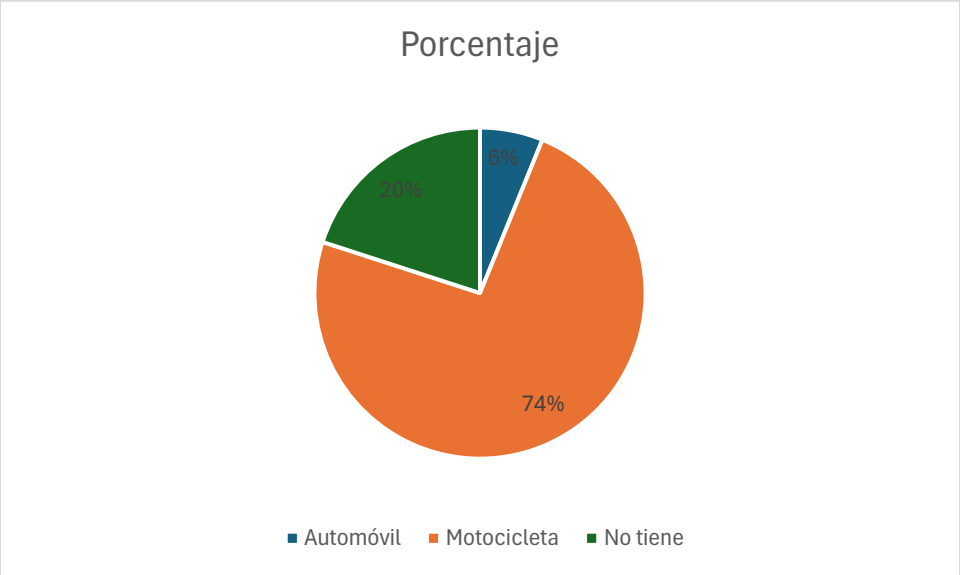


Figura 13. Relación porcentual en función del vehículo en el cual se desplazan – Segovia

Con base en la figura anterior es posible identificar que efectivamente los valores porcentuales mayores, corresponden a quienes se desplazan en motocicleta (74%) y quienes no tienen vehículo para desplazarse (20%), quienes podrían ser considerados en su rol de peatones en primera instancia.

Al realizar la búsqueda de históricos de víctimas de siniestros viales para el municipio de Segovia en la página de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV, 2024), se tiene que, el 76,9% de las víctimas se movilizaban en motocicleta y un 19,2% eran peatones. La relación de datos en cuestión se puede identificar en la Tabla 30.

Tabla 30. Víctimas y número de personas según el vehículo en el cual se desplazan – Segovia

Vehículo	**Porcentaje de víctimas**	**Número de personas participantes en la socialización**
Automóvil	3,846153846	8
Bicicleta	0	0
Motocicleta	76,92307692	96
Peatón	19,23076923	26

Con base en la información anterior, se propone una prueba de hipótesis de la siguiente forma:

H_0: No existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

H_T: Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización

Al realizar la prueba de asociación chi-cuadrado, y definiendo un nivel de significancia para un valor p<0,05 se obtienen los resultados de la Tabla 31.

Tabla 31. Pruebas de chi-cuadrado para las hipótesis propuestas

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	260,000[a]	4	,000
Razón de verosimilitud	186,512	4	,000
N de casos válidos	130		

Al observar la Tabla 31, se identifica que existe una asociación entre las dos variables en tanto el valor de la significancia es inferior a 0,05 con lo cual, se rechaza la hipótesis nula, dejando como más probable la hipótesis de trabajo de "Existe relación de asociación entre el porcentaje de víctimas y el número de personas participantes en la socialización". Estos resultados también son coherentes con los que se obtienen al realizar el cálculo de coeficiente de contingencia, el cual proporciona una medida de correlación para variables nominales y que puede revisarse en la Tabla 32.

Tabla 32. Medidas simétricas - Segovia

		Valor	Significación aproximada
Nominal por Nominal	Coeficiente de contingencia	0,816	,000
N de casos válidos		130	

El resultado obtenido da cuenta de un valor de coeficiente superior a 0,6 con una significación inferior a 0,05 denotando niveles de correlación altos.

Respecto a la estrategia de divulgación, se identifican distribuciones de trabajo individual y grupal, como puede verse en la Tabla 33.

Tabla 33. Tipo de acercamiento para socialización

VEHÍCULO	GRUPAL	INDIVIDUAL
Automóvil	5	3
Motocicleta	37	59
No tiene	18	8

En la Tabla 33 se puede observar que se ha realizado mayormente una socialización individual, esta distribución se relaciona igualmente en la Figura 14.

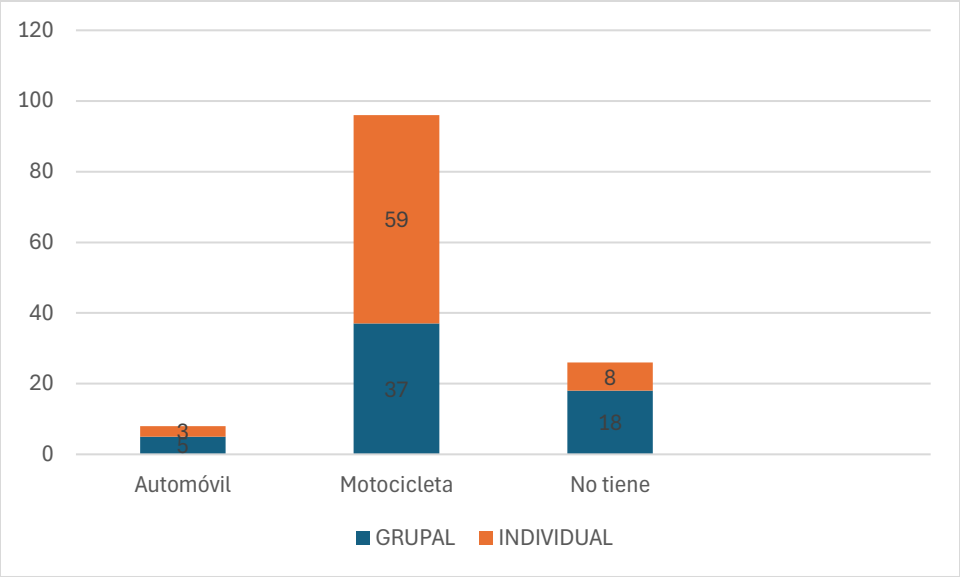


Figura 14. Distribución de participantes por tipo de socialización

11. CONCLUSIONES

El presente estudio permitió dar una primera mirada a los eventuales participantes en el proyecto, en tanto hacen parte de la socialización y serán quienes de primera mano darán a conocer componentes del proyecto hacia otros integrantes de los municipios en estudio. Es así como, se da cuenta de la importancia de adaptar las estrategias de educación vial a las características específicas de cada municipio y grupo de participantes.

El estudio de la socialización del proyecto de seguridad vial en los municipios de Caracolí, Cisneros, Maceo, Puerto Berrío, Puerto Triunfo y Segovia proporciona una base robusta para la implementación de la propuesta. El análisis muestra una participación variada en las jornadas de socialización en los diferentes municipios, siendo Segovia y Puerto Berrío los que tuvieron las tasas de participación más altas. Esto indica una mayor disposición o interés en estos lugares, lo que podría implicar una mayor receptividad a las futuras iniciativas de educación vial. Además, la correlación entre la escolaridad y la participación derivada del análisis en estudios previos indica que los individuos con mayor nivel educativo tienden a participar más en las actividades de socialización. Este hallazgo resalta la importancia de adaptar las estrategias de comunicación y educación según los niveles educativos para mejorar la efectividad de las intervenciones.

El proyecto puede utilizar la información sobre las preferencias de los participantes en cuanto a modalidades de socialización (presencial vs. virtual) para diseñar estrategias de comunicación más efectivas. Las sesiones presenciales, que tendrían una mayor asistencia comparada con las virtuales, sugieren que la interacción cara a cara es más efectiva para atraer y comprometer a la comunidad en temas de seguridad vial. Por lo tanto, se puede aumentar el uso de sesiones presenciales, complementadas con estrategias virtuales adecuadas para aquellos que no pueden asistir en persona. Asimismo, considerando la correlación entre el nivel educativo y la participación, los contenidos educativos pueden ser

adaptados para ser comprensibles y relevantes para todos los niveles educativos, asegurando que las intervenciones educativas sean inclusivas y efectivas.

La propuesta resalta la importancia de una convocatoria eficaz. Basándose en los hallazgos del estudio, se pueden implementar métodos más robustos y variados de difusión para alcanzar a una audiencia más amplia, utilizando tanto medios tradicionales como digitales. Esto es fundamental, ya que la dispersión de la asistencia indica que las estrategias de convocatoria podrían mejorar. Por otro lado, la correlación positiva entre la educación previa y la participación sugiere la importancia de programas continuos de educación vial. El proyecto puede desarrollar programas educativos que se impartan en instituciones educativas y a través de talleres comunitarios, asegurando una educación continua y sostenida.

El análisis de la efectividad de las sesiones de socialización proporciona un modelo para la evaluación continua del impacto del proyecto. Se pueden establecer indicadores de rendimiento y mecanismos de retroalimentación para ajustar las estrategias según sea necesario durante la implementación. De esta manera, el estudio de la socialización del proyecto proporciona datos críticos que informarán la implementación efectiva de la propuesta de seguridad vial, asegurando que las estrategias sean pertinentes, inclusivas y efectivas para disminuir la accidentalidad vial en los municipios objetivo.

Estos datos son de interés en tanto, es beneficiosa en principio una socialización a nivel individual que posibilite un intercambio más asertivo de inquietudes por parte de los participantes. En momentos posteriores y espacios de trabajo más colaborativo, este trabajo individual se verá representado en una mayor apertura al aporte grupal en insumos del proyecto.

La socialización individual del proyecto permite una atención personalizada, adaptada a las necesidades y perspectivas específicas de cada persona. Esto facilita una mayor

comprensión y resolución de dudas particulares, generando un compromiso más profundo y una retroalimentación más detallada (Bottler, 1982). Por otro lado, la socialización grupal fomenta el intercambio de ideas y la colaboración, permitiendo a los participantes beneficiarse de la diversidad de opiniones y experiencias. Con lo anterior, es posible enriquecer el proyecto con nuevas perspectivas y soluciones innovadoras, además de generar un sentido de comunidad y pertenencia entre los involucrados. Ambas modalidades son complementarias y pueden ser utilizadas de manera estratégica atendiendo a los objetivos y el contexto del proyecto.

El desarrollo de la contrastación de hipótesis permitió identificar que existe un nivel de asociación entre la cantidad de personas asistentes por tipo de vehículo en que se desplazan y el porcentaje de víctimas de siniestros viales por tipo de vehículo. Lo anterior manifiesta la efectividad de la convocatoria en tanto se está atendiendo mayormente una parte de la población que es especialmente vulnerable a este tipo de siniestros viales.

La socialización se realizó principalmente de forma individual, aspecto natural y necesario para una primera etapa del proyecto en tanto se tiene un contacto directo y más específico con la persona encuestada, derivando en un interés más genuino hacia las actividades subsecuentes. La personalización y reconocimiento del individuo, aportan en gran medida hacia la consolidación primigenia de trabajo en red.

12. RECOMENDACIONES

Con base en los resultados obtenidos, se recomienda desarrollar contenidos específicos para cada tipo de vehículo predominante en cada municipio, implementar una combinación de socializaciones grupales e individuales, dependiendo de las preferencias locales y realizar un seguimiento continuo y evaluar la efectividad de las intervenciones, ajustando las estrategias según sea necesario para mejorar los resultados en cada municipio.

Por otra parte, se recomienda que las socializaciones y campañas de prevención se enfoquen en los actores viales que mayor cantidad de siniestros generan, puesto que estadísticamente son quienes mayor riesgo ocasionan, por ende, se requiere de mayor atención y acompañamiento para lograr generar una cultura de cuidado que prevenga los riesgos asociados y disminuya las cifras de siniestros en estos actores. Así mismo se sugiere realizar constantes campañas que den continuidad a la socialización de campañas, programas y proyectos, puesto que estos han evidenciado buena acogida por parte de los actores viales, lo que puede verse reflejando a largo plazo en la construcción de una cultura del cuidado enfocada en preservar la vida en las vías y evitar los siniestros viales. Esto solo se puede lograr con la continuidad en el tiempo de sensibilizaciones y trabajo constante con la comunidad.

Adicionalmente es conveniente que las estrategias de divulgación y los materiales para las sensibilizaciones sean adaptados a las características y necesidades de cada municipio y tipo de actor vial, esto permitirá abordar de manera más efectiva las particularidades de cada grupo de usuarios, facilitando una mejor comprensión de las normativas y prácticas de seguridad vial. Así mismo la implementación de estrategias de socialización diversificadas permite combinar métodos de socialización grupales e individuales, ajustando las estrategias según las preferencias y dinámicas locales. Esta flexibilidad permitirá alcanzar a

un público más amplio y garantizar que los mensajes de sensibilización sean recibidos de manera efectiva por todos los actores viales.

El seguimiento y evaluación continua es necesario debido a que permite medir la efectividad de las intervenciones realizadas, por ello es recomendable incluir la recolección de datos sobre la participación y el impacto de las actividades de sensibilización, lo que facilitará la identificación de áreas de mejora y la adaptación de las estrategias en función de los resultados obtenidos.

Finalmente es conveniente establecer alianzas estratégicas en los municipios que permitan la capacidad instalada, logrando así la movilización de actores locales para la continuidad de acciones de socialización, en este caso es fundamental fomentar la colaboración con aliados estratégicos, como instituciones educativas, organizaciones comunitarias y empresas del sector privado. Estas alianzas pueden enriquecer las iniciativas de sensibilización, aportando recursos, conocimientos y redes de contacto que amplifiquen el alcance y la efectividad de las campañas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANSV. (21 de 07 de 2024). Agencia Nacional de Seguridad Vial - Histórico Víctimas. Obtenido de https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas.

Botter, C. H. (1982). Project management: A systems approach to planning, scheduling and controlling: Harold Kerzner Van Nostrand Reinhold, New York, 1979, xii+ 487 pages

Branca, M. V., & Martello, V. (2024). El análisis de la información en diseños estructurados. Libros de Cátedra.

Castells, M. (2010). The rise of the network society (2nd ed.). Wiley-Blackwell.

Jenkins, H. (2006). Convergence culture: Where old and new media collide. NYU Press.

McQuail, D. (2010). McQuail's mass communication theory (6th ed.). SAGE Publications.

Katz, E., & Lazarsfeld, P. F. (2009). Personal influence: The part played by people in the flow of mass communications. Routledge.

Boyd, D. M., & Ellison, N. B. (2007). Social network sites: Definition, history, and scholarship. Journal of Computer-Mediated Communication, 13(1), 210–230. https://doi.org/10.1111/j.1083-6101.2007.00393.x

Fuchs, C. (2014). Social media: A critical introduction. SAGE Publications.

Van Dijk, J. (2012). The network society (3rd ed.). SAGE Publications.

Couldry, N., & Hepp, A. (2016). The mediated construction of reality. Polity Press.

Lievrouw, L. A., & Livingstone, S. (Eds.). (2006). Handbook of new media: Social shaping and social consequences of ICTs (Updated student ed.). SAGE Publications.

Warschauer, M. (2004). Technology and social inclusion: Rethinking the digital divide. MIT Press.

ANEXOS

Anexo A. Registro fotográfico

Caracolí











Más fotos en el siguiente enlace:

https://drive.google.com/drive/folders/13rABDMVXh1ynQD3l5SHj5QxZVQZqJRf6?usp=drive_link

Cisneros


EL VAGÓN
ESTACIÓN CISNEROS
1810
002
ASOTRANSCIS
ASOTRANSCIS




EL VAGÓN
TRANSITO





Más fotos en el siguiente enlace:

https://drive.google.com/drive/folders/1LGtunGJWAOsFY75JLDhE0aVUpeXBnaJN?usp=drive_link

Maceo










USICA
CULTURA
TEATRO
JOVENE
UNIDOS
POR LA V





Más fotos en el siguiente enlace:

https://drive.google.com/drive/folders/1qeSVV5EPjebCeFzjgmjcrNsolWkI4IjT?usp=drive_link

Puerto Berrío


















Más fotos en el siguiente enlace:

https://drive.google.com/drive/folders/1jg0Gms1R0Sagfvy2PNZ2tykSKJpQOhC2?usp=drive_link

Puerto Triunfo










Más fotos en el siguiente enlace:

https://drive.google.com/drive/folders/17YMIa8UgssXti6UDk-NhY8NaOVouS2M0?usp=drive_link

Segovia













Más fotos en el siguiente enlace:

https://drive.google.com/drive/folders/1V_v-zvR1eFxEnQow48F50UuAjHt5X_VY?usp=drive_link

Anexo B. Memorias



Objetivo General

Sensibilizar y concientizar mediante la innovación social a la población, sobre los riesgos en las vías en los municipios de Caracolí, Cisneros, Puerto Berrío, Puerto Triunfo, Maceo y Segovia en el departamento de Antioquia, a través de los lineamientos, directrices y actividades de promoción y prevención para conductas, hábitos y comportamientos seguros, que conlleven a mejores prácticas de los ciudadanos en sus roles como actores viales, que sirvan para mitigar o eliminar riesgos asociados a los accidentes de tránsito a través de la elaboración, implementación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Objetivos Específicos

- Contribuir a la comprensión de los hechos viales como hechos sociales muy relevantes, cuyos sentidos se enmarcan en la historia y la cultura de cada comunidad.
- Promover la reflexión sobre la complejidad del espacio público y del fenómeno vial, en tanto ámbitos de interacción y desplazamiento entre las personas en comunidad.
- Favorecer la revisión crítica sobre el modo de circulación de los ciudadanos y sobre sus actitudes en la vía pública en los roles de transeúntes.
- Promover la apropiación de las normas que regulan el tránsito y la movilidad, y el conocimiento de los derechos y obligaciones de los ciudadanos referidos a este tema
- Aportar a la toma de conciencia sobre la necesidad de ejercer un uso consciente, responsable, respetuoso y solidario de la vía pública, para proteger la propia vida y la de los demás, en favor del bien común.

Componentes



1. SENSIBILIZACIÓN, INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN EN LOS 6 MUNICIPIOS

- CONVOCATORIA GENERAL (Grupos de interés y focales).
- CONSOLIDAR BASE DE DATOS
- SOCIALIZACIÓN DEL PROYECTO EN CADA MUNICIPIO (PRESENCIAL)
- SOCIALIZACIÓN DEL PROYECTO (VIRTUAL)
- DOCUMENTO DE COMUNICACIÓN PÚBLICA Y APROPIACIÓN DE LAS TIC.

Agencia Nacional de Seguridad Vial
Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño

Componentes

2. FERIA DE LA SEGURIDAD


APERTURA Y EXPLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA DE LA FERIA


MAGO VIAL


GAFAS DE EBRIEDAD



STAND UP COMEDY


TIMBRE AQUÍ


REALIDAD VIRTUAL


PIRÁMIDE VIAL


SIMULADOR MOTO

Agencia Nacional de Seguridad Vial
Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño

3. CAPACITACIONES GENERALES



DIPLOMADO EN SEGURIDAD VIAL
VIRTUAL hasta 200 cupos
PRESENCIAL hasta 40 cupos

TALLER LÚDICO EN SEÑALES DE TRÁNSITO EN INSTITUCIONES EDUCATIVAS
Seleccionar 2 Instituciones educativas del municipio
50 estudiantes por cada sede

TALLER LÚDICO EN VEEDURÍA CIUDADANA PARA JAC Y ORGANIZACIONES SOCIALES
Mínimo 10 actores por municipio

ASESORÍA PLANES INTEGRALES DE SEGURIDAD Y CONVIVENCIA CIUDADANA
Asesoría de 3 horas

Agencia Nacional de Seguridad Vial
Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño



4. JORNADA DE TRABAJO PARA LA CREACIÓN DE LA RED INTERINSTITUCIONAL DE SEGURIDAD VIAL

MESAS DE TRABAJO INTERINSTITUCIONALES

PACTO POR LA VIDA

Lidera la Alcaldía Municipal



Agencia Nacional de Seguridad Vial
Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño

5. ENCUENTROS

ENCUENTRO MUNICIPAL POR EL RESPETO DE TODOS Y TODAS EN LA VÍA

En octubre de 2024 lo decide el municipio

ENCUENTRO SUBREGIONAL SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL, PARTICIPACIÓN CIUDADANA E INNOVACIÓN SOCIAL. (SEMINARIO - TALLER Y MESAS DE TRABAJO)

22 de noviembre de 2024



6. CIERRE



CIERRE DEL PROYECTO

ENTREGA DE CARTILLA DIGITAL E IMPRESA DEL PROCESO






ENTREGA SOUVENIRS: CASCOS, GORRAS, CAMISETAS, MANILLAS, PREMIOS

- 300 cascos para motociclistas. (50 x municipio).
- 600 gorras (Frases o Imagen con logos de los aliados del proyecto).
- 600 camisetas (Frases o Imagen con logos de los aliados del proyecto).
- 1000 manillas.
- Premios: 6 bicicletas para menores de 18 años, seis videos beam para instituciones educativas, 6 juegos de seguridad vial para veeduría ciudadana u otra organización social, 6 TV para actores viales (1 x municipio).
- Refrigerios, dulces, hidratación.

Agencia Nacional de Seguridad Vial
Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño

7. TRANSVERSALES



- SISTEMATIZACIÓN DE LA EXPERIENCIA
- ADMINISTRACIÓN
- LOGÍSTICA
- COMUNICACIONES
- INFORME FINAL DE GESTIÓN

Agencia Nacional de Seguridad Vial
Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño

METODOLOGÍA



Duración 10 Meses



¡Gracias!

Anexo C. Documento maestro Comunicación Pública

DOCUMENTO DE COMUNICACIÓN PÚBLICA Y APROPIACIÓN DE LAS TIC

INTRODUCCIÓN

La masificación y efectivo aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones -TIC- son herramientas fundamentales para el desarrollo económico y social pues juegan un papel relevante en la evolución de los entornos hacia espacios sostenibles, cómodos, interactivos e intercomunicados, que buscan mejorar la calidad de vida de las personas que viven en ellos. Las TICs son un elemento primordial en la mayoría de las actividades de los seres humanos, tanto en el ámbito profesional, social y personal, por lo tanto, los Municipios deben trabajar en la formulación de políticas públicas de inclusión digital, tendientes a mejorar el uso de la información. Surge entonces la necesidad de implementar una estrategia para la comunicación pública e implementación de las TICs, en la que los diferentes públicos del proyecto *"Prevención e implementación de la seguridad vial en 6 municipios del departamento Antioquia",* puedan tener acceso a información clave y puedan interactuar y crear comunidades de aprendizaje desde la virtualidad.

OBJETIVO GENERAL

Diseñar la Estrategia de Comunicación Pública y Apropiación de las TIC para el proyecto *"Prevención e implementación de la seguridad vial en 6 municipios del departamento Antioquia"*.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Proponer mediante las TIC un entorno accesible y sin barreras que genere la participación de los ciudadanos y promueva para la prevención e implementación

de acciones de asistencia en temas de seguridad vial en municipios del departamento de Antioquia.

- Identificar metodologías para que los ciudadanos interactúen en línea con las entidades que lideran y promueven la prevención de los riesgos en las vías de los municipios de Caracolí, Cisneros, Puerto Berrío, Puerto Triunfo, Maceo y Segovia.

- Establecer relaciones entre información pública, lineamientos y directrices de promoción de conductas, hábitos y comportamientos seguros, que conlleven a mejores prácticas de los ciudadanos como actores viales, y sirvan para mitigar o eliminar riesgos asociados a los siniestros de tránsito.

- Determinar los requisitos técnicos, funcionales, tecnológicos y jurídicos que se requieren en la implementación de un proceso de comunicación para la seguridad vial y la apropiación de las normas que regulan el tránsito y la movilidad, y el conocimiento de los derechos y obligaciones de los ciudadanos.

SOPORTE TEÓRICO

Las tecnologías de información y comunicación (TIC) se utilizan para apoyar a las organizaciones comunitarias en sus esfuerzos hacia el desarrollo cultural, social y económico de sus poblaciones objetivo. Esto, a su vez, da lugar a lo que los anglosajones denominan *Community Informatics*, Informática comunitaria (IC): una estrategia tecnológica que aúna los esfuerzos en pro de un desarrollo económico y social comunitario con las oportunidades emergentes en áreas como comercio electrónico, los telecentros y redes cívicas, la democracia electrónica y la participación pública en línea, además de comunidades centradas alrededor de la autoayuda, la salud mental, actividades culturales, ambiente y otras. La IC en síntesis consiste en el estudio de las aplicaciones de TIC a las acciones de las organizaciones comunitarias para el logro de sus objetivos sociales, económicos, políticos o culturales. (Gurstein, 1999, p. 89)

Por ello es fundamental considerar la accesibilidad de la población a las TIC. Gurstein (1999) identifica siete niveles de acceso: gobernabilidad/políticas, educación/facilitación social, proveedores de servicios informáticos e internet, contenidos/servicios, herramientas de software, instrumentos, y facilidades de transmisión. En estos niveles están incluidos el acceso técnico (conexiones telefónicas y computadores), acceso económico (los costos de uso y mantenimiento de los sistemas), acceso social (barreras culturales, educativas y sociales que limitan el uso de los sistemas) y acceso físico (para los individuos con limitaciones físicas).

En este sentido es fundamental considerar la conexión y la participación entre las personas y sus realidades sociales cercanas como un factor esencial del desarrollo humano. Abriendo los espacios de participación adecuados la sociedad se transforma en una gran escuela, donde cada uno puede experimentar ese "aquí y ahora" que lo conecta con los otros.

ANTECEDENTES DEL ACCESO A LA INFORMACIÓN

El derecho del acceso a la información cimienta sus antecedes sobre los siguientes fenómenos:

- 1766: Real ordenanza sueca sobre libertad de prensa, en la cual se contemplaba el acceso a la documentación pública.
- 1789: Declaración Universal de los Derechos del Hombre y del ciudadano, en su art. 11 hace referencia a la libre comunicación de pensamientos y opiniones como uno de los derechos más preciosos del hombre.
- 1966: Freedom of Information Act, Es la primera ley sobre acceso a la información en los EE. UU., según la cual toda agencia gubernamental debe responder a cualquier pedido especifico de información sobre los archivos, fichas e informes, entre otros, dentro de un periodo de tiempo limitado o determinado.
- 1969: Pacto de San José de Costa Rica, consagrado en la Convención Americana sobre Derechos Humanos, en su art. 3 hace referencia a la libertad de pensamiento

y de expresión, dota a las personas de la capacidad para buscar, recibir y difundir informaciones e ideas de toda índole.

- 1970: Canadá, Francia e Italia dictan normas similares a la norma norteamericana "Freedom of Information Act".
- 1975: Constitución de Grecia, como la primera constitución en incorporar el derecho de libre acceso a la información en sus textos.
- 1976: Constitución de Portugal.
- 1978: Constitución de España.
- 1990: Directiva de la Unión Europea que regula el acceso a la información ambiental para el conjunto de los países que la integran, dando paso a sus países miembros para que dicten sus propias leyes, como fue el caso de: Alemania, Francia, Bélgica y Holanda.

REUTILIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN (RI)

Bron (2015) afirma que la RI no es un concepto nuevo, realmente toma su filosofía de algunos fenómenos o movimientos como el "Open Data", "Open Government". "Open Source" y el "Open Access", donde para que un dato sea abierto, tiene que ser accesible y reutilizable, sin exigir permisos específicos, aunque la reutilización puede estar controlada y reglada a partir de una licencia.

La RI se establece sobre el deber de las administraciones de informar sobre los documentos reutilizables de que dispongan mediante las sedes electrónicas, con lo que se mejorará la visibilidad y las posibilidades de localizarla fácilmente y se definen responsables de cada departamento ministerial u organismo público en esta materia con un conjunto de funciones mínimas.

La RI aporta un valor añadido al derecho de acceso, contemplando el régimen normativo básico para el uso por parte de terceros de la información que obra en poder del sector público para fines comerciales o no comerciales, en un marco de libre competencia, regulando las condiciones mínimas a las que debe acogerse un segundo nivel de

tratamiento de la información que se genera desde las instancias públicas y debe ajustarse conforme a las necesidades de cada organismo.

El Proyecto Aporta ha sido un dinamizador importante en el impulso que la reutilización está experimentando en los últimos años en España, según ha señalado entre otros la OCDE. Constituye un ejemplo de buenas prácticas tomado como referencia por otros estados de la UE, que han estudiado el ejemplo español de cara a definir sus propias políticas en la materia; los objetivos globales de estos proyectos son fundamentalmente propiciar la transparencia, estimular la participación ciudadana, facilitar a las empresas y desarrolladores particulares la elaboración de aplicaciones tecnológicas de valor añadido (social y/o económico) y mejorar la calidad de los servicios.

OPEN DATA

Es importante que los gobiernos de Latinoamérica se concienticen que la idea de gobierno abierto va mucho más allá de que los ciudadanos usen las TIC para interactuar con el Estado, que la información que producen las entidades del Estado no debe permanecer anclada a estas entidades y que por el contrario existe un movimiento a nivel mundial como el de OPEN DATA que reconoce el valor de la información pública y su potencial para el desarrollo económico de los países que la adoptan.

La filosofía detrás del movimiento OPEN DATA (apertura de datos) es equiparable a la de un círculo virtuoso ya que el acto de liberar los datos que producen las entidades públicas para que estos sean “reutilizados” por terceros, conlleva a la producción de nuevos productos, servicios y aplicaciones de información digital.

Se crean entonces servicios de valor agregado que al generar nuevos mercados son fuente de riqueza y empleo, impulsando el desarrollo económico y generando mayor transparencia dentro de las mismas entidades públicas que los liberan, fortaleciendo así la democracia.

Sin embargo, pareciera que sólo Europa, Estados Unidos, Australia y Nueva Zelanda se han montado en el tren de la virtuosidad que produce el OPEN DATA. Al hacer un sondeo superficial en internet sobre la tendencia de los gobiernos latinoamericanos en promover la reutilización de la información pública encontramos que Chile es el único país que tiene

un portal de cobertura nacional, mientras que en Colombia esta tendencia está siendo estudiada por el Programa Agenda de Conectividad-Estrategia de Gobierno en línea y ha llevado a su inclusión dentro de la formulación de la política de funcionamiento del Estado con soporte en las TIC.

Lo anterior resulta preocupante si se tiene en cuenta que los datos que se pretenden liberar son elaborados con presupuesto público y en dado caso de que no seamos conscientes esto significa que ese dinero proviene de los impuestos que todos debemos pagar, por tanto, no resulta descabellado que sea el ciudadano el beneficiario directo de su inversión económica. La importancia económica de los datos abiertos se evidencia en el informe PIRA que realizó la Comisión Europea en el 2000 bajo el nombre de Commercial explotation of Europe's public sector information el cual muestra que este sector representó en al año 1999 casi el 1% del producto nacional bruto en la Unión Europea.

Los servicios que más han aprovechado la política de liberación de datos han sido las empresas que desarrollan aplicaciones móviles. Hoy en día los usuarios están más que familiarizados con el concepto de "aplicaciones móviles". Aplicaciones que permiten conocer el estado del tiempo, el estado del tráfico, la hora de llegada del tren o el bus, entre otras opciones. A pesar de que hacemos uso de este tipo de software todos los días, desconocemos que muchas de las aplicaciones se han desarrollado precisamente gracias al uso de datos abiertos en diferentes sub-sectores como el geográfico, cartográfico, meteorológico, sociodemográfico, estadístico, transporte, económico y jurídico.

Pero, las empresas no son las únicas beneficiadas con la política del movimiento de apertura de datos ya que en efecto son las mismas entidades públicas que tras el acto de poner a disposición al público sus datos (sin que medien barreras jurídicas o económicas), son las que logran fortalecer la administración al lograr una interacción más transparente con los ciudadanos que antes de las TIC se hacía mucho más dispendiosa.

En Latinoamérica los gobiernos se han concentrado más que todo en la idea de promover la iniciativa de Gobierno Abierto y sus tres pilares por medio de políticas que incentivan el acceso por internet a los servicios del Estado. La meta del proyecto de Gobierno en línea

consiste en lograr que cada ciudadano y empresa utilicen las tecnologías para interactuar con el Estado y así cumplir la meta propuesta detrás de esta gran estrategia: construir un Estado más eficiente, transparente y participativo por medio el uso y aprovechamiento de las TIC.

GOBERNANZA

Hasta hoy, no existe un consenso internacional en torno al concepto de "Gobernanza", este término es empleado en la bibliografía latinoamericana bajo los términos "Gobernancia", "Governance" y "Gobernance", es un concepto que se ha ido desarrollando en las últimas tres décadas y ha cobrado relevancia desde 1990, y ha sido abordado por gran número de proyectos de investigación promovidos por entidades y organismos internacionales como lo son:

- El Banco Mundial
- El PNUD
- Las Naciones Unidas a través de HABITAD
- El Instituto de Governanza
- El Inter-American Dialogue
- El Centro de Investigación en Desarrollo Global

El término "Gobernance" suele traducirse al español como gobernación, gobernancia o gobernanza, este último aceptado por la Real Academia Española.

En un primer momento se empleó para referirse al liderazgo efectuado por parte del gobierno y sus diferentes estamentos, pero posteriormente se trasladó para hacer referencia a un gobierno más incluyente, menos jerárquico, más descentralizado y con gran sentido y orientación pluralista, que permitiera la participación de la sociedad civil, de los movimientos sociales, de las asociaciones ciudadanas, de las ONG y de la iniciativa privada en la formulación, implementación y evaluación de las políticas públicas y finalmente al ejercicio de Gobierno.

En los diferentes proyectos de investigación se emplea el término “Gobernanza” con significados tan variados como los estudios de casos en que se utilizan, pero la gran mayoría lo relacionan con el ámbito de la toma de decisiones y con el arte de manejar las sociedades y las organizaciones (formas de gobierno), influido en gran medida con el ascenso de la nueva gestión pública (Buen Gobierno) y el cambio de paradigma en la administración pública, de igual forma se desarrolla como elemento o proceso vinculante y de interacción entre la sociedad civil, el Estado (Gobierno) y el mercado (iniciativa Privada), pero para el caso Latinoamericano el debate en torno al concepto de “Gobernanza” generalmente está inscrito en uno más amplio, el de Gobernabilidad (gobernability), pero en ambos casos, independiente de su matiz, siempre hacen referencia al fenómeno de la “Democracia” y a la “Promoción del Desarrollo Sustentable”.

Generalmente el término “Gobernanza”, considerado como un componente de la gobernabilidad democrática, puede ser estudiado de maneras multidisciplinares (sociología, política, economía, psicología social entre otros), ya que se relaciona, estudia y desarrolla aspectos referentes a:

- El medio ambiente
- La democracia ciudadana (el ciudadano y la ciudadanía y los cambios en la democracia representativa).
- El desarrollo local y territorial
- La apertura de mercados e integración económica.
- La lucha contra la pobreza y la distribución equitativa del capital social
- La lucha contra la corrupción y la transparencia en la administración pública
- La integración política, social y económica
- El nuevo papel del gobierno y las reformas en el servicio publico
- La rendición de cuentas, entre otros.

Entre los principios más importantes aplicados para la mejora de la gobernanza se son:

- La participación
- La transparencia
- La responsabilidad
- La equidad
- La eficiencia
- Subsidiaridad

Según el documento la Agencia Suiza para el desarrollo y la Cooperación: "*La gobernabilidad es el ejercicio de la autoridad política, económica y administrativa en la gestión de los asuntos del mundo o de un país determinado en todos los planos. La gobernabilidad es una noción que abarca los complejos mecanismos, recursos, procesos e instituciones mediante los cuales los ciudadanos, las entidades jurídicas, los hombres y las mujeres, así como los grupos sociales expresan sus intereses, negocian sus diferencias y ejercen sus derechos y obligaciones jurídicos. La gobernabilidad incluye al Estado, pero lo transciende, al tomar en cuenta al sector privado, la sociedad civil y las organizaciones internacionales en un proceso de desarrollo global a nivel local, regional, nacional y mundial*"

El concepto de Gobernabilidad es empleado para hacer referencia a una de las cualidades atribuibles al Gobierno, la cual requería de un mínimo de aceptación y obediencia por parte de los ciudadanos, cualidad que entró en crisis ante la pérdida de efectividad, eficacia y eficiencia por parte del poder estatal ante las crecientes demandas de los ciudadanos y los grupos sociales, esto sumado a las desigualdades de poder, riqueza, conocimiento y bienestar, le restaron legitimidad a la tradicional forma de gobierno central pero ayudaron a consolidar el fenómeno de la "Gobernanza" en las regiones.

Gobernanza, gobernabilidad o buen gobierno, desde el punto de vista de la cooperación internacional, son conceptos que definen nuevas prácticas de acción colectiva, nuevas formas de acción pública que ya no están basadas en la dominación o en la violencia legítima, sino en la negociación y la asociación, en principios éticos y morales o en prácticas que se producen en paralelo con las instituciones clásicas. Bien sea enfatizando la relación que existe entre los derechos humanos, la democracia y la reducción de la pobreza (Unión

Europea), priorizando el rendimiento de las instituciones públicas (Banco Mundial), buscando las causas institucionales y estructurales que impiden la reducción de la pobreza (Department For Internacional Development -DFID), o bien actuando prioritariamente sobre la estabilidad de los gobiernos, lo cierto es que este concepto recoge enfoques muy diversos.

ACCESO A LA INFORMACIÓN

La información es un instrumento de poder, por lo tanto, el acceso a la información como fundamento de toda democracia, tiene como fin asegurar el desarrollo humano, crear condiciones generales propicias para garantizar el Estado de Derecho, la protección de los derechos humanos, la equidad de género, un uso del poder compartido y responsable, así como una situación macroeconómica estable.

La adquisición y difusión de información, se convierte en un derecho universal y deber de particulares. Conforme a la Declaración de los Derechos Humanos y al Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, reconoce el derecho de cada uno a buscar, recibir y difundir información. Otras convenciones regionales también protegen el derecho a la información como la Carta Africana de Derechos Humanos y de los Pueblos, la Convención Europea para la Protección de los Derechos Humanos, o incluso la Convención Americana sobre Derechos Humanos. Las disposiciones de estas convenciones internacionales son vinculantes para los Estados que las han ratificado. Además, la libertad de información y de expresión está arraigada en la Constitución o en leyes nacionales de muchas naciones lo que, en principio, refuerza el ejercicio del libre acceso a la información.

El artículo 19 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos declara impedir a todo trance que se reproduzcan las restricciones en la comunicación y en la información impuestas por los regímenes fascistas y el nazi. Tras la Segunda Guerra Mundial, las Naciones Unidas quisieron evitar la imposición de un modelo de opinión unilateral dirigida y controlada por el Estado, bajo este escenario, el acceso a la información se entiende como el deber que tienen las instituciones, entidades, organismos y funcionarios públicos, de proporcionar y facilitar el acceso a la información en los términos, condiciones, mecanismos y los medios más ampliamente posibles a cualquier persona, con la finalidad de mantener

informados a los ciudadanos sobre el manejo de los asuntos públicos y las decisiones tomadas por una autoridad pública en ejercicio de sus funciones; esto se debe a que para el momento actual, ya se ha creado conciencia que la eficiencia de la participación del ciudadano en la toma de decisiones públicas y el control sobre la conducta de las autoridades, se encuentra en gran medida condicionado por la información con la cuente; por consiguiente, la desinformación y/o la información parcializada, inexacta o inoportuna afecta en gran medida la calidad, eficiencia, efectividad y eficacia de esta participación, lo que exige más del Estado, ya que la sola existencia de herramientas o instrumentos no son suficientes para garantizar la participación y el control ciudadano, se requiere que sea el mismo ciudadano quien elija el instrumento más adecuado conforme a su necesidad o problemática.

Este derecho le permite al ciudadano elegir y solicitar la información o documentación requerida que sea de su interés o necesidad, sin tener que presentar una debida justificación, ya que la mera solicitud es razón para el otorgamiento de esta. De otro lado, los ciudadanos también tienen la obligación de informar correctamente a las autoridades a fin de fomentar la gobernabilidad.

El Derecho de acceso a la información, debe entenderse como un derecho inherente a cualquier persona y no debe confundirse con el principio de publicidad, la cual refiere a un deber exclusivo del Estado, que consiste en dar a conocer a los ciudadanos las decisiones tomadas por este.

Para el caso colombiano, la Procuraduría será la entidad encargada de garantizar el cumplimiento de este deber por parte de instituciones, establecimientos, entidades y servidores públicos de carácter nacional, departamental o municipal.

Pero este derecho tiene ciertas excepciones conforme a parámetros constitucionales y legales, brindando protección a otros derechos o valores colectivos, entre los que encontramos:

- Cuando afecte o violente la seguridad nacional.
- Cuando invada la privacidad o violente el derecho a la intimidad.

- Para el caso de los procesos judiciales, estará determinada en función de las garantías al debido proceso.
- Cuando repercuta, obstruya u obstaculice las negociaciones internacionales.
- Cuando se afecte el sigilo industrial.

Estas restricciones deben estar previstas por la ley y algunas ya se encuentran establecidas como principios del derecho internacional, estos deberes consisten en respetar los derechos y la reputación de terceros y preservar la seguridad nacional, el orden público, así como la salud y la moralidad públicas. Si estos intereses están en peligro, existe la posibilidad de restringir la libertad de información y de expresión.

Existen grandes obstáculos del acceso a la información, como lo son:

- La vasta dispersión de las fuentes de información y de la gran cantidad de actores que tratan y difunden la información.
- La comunicación ya no es sólo cosa de un pequeño círculo de personas como periodistas, políticos y ciertos funcionarios. Hoy en día, los actores económicos, sociales y culturales, también producen información y recurren a los más diversos sistemas (su propio boletín informativo, un sitio web, un correo electrónico, emisiones radiofónicas) para difundirla. Mediante internet, una sola persona puede, por sí misma, convertirse en un poderoso informador capaz de desestabilizar las instituciones de un país.
- El espíritu de intolerancia de las autoridades ante determinados grupos políticos, étnicos o sociales casi siempre va acompañado de una censura de las informaciones y opiniones positivas sobre dichos grupos.
- La eliminación de ciertas fuentes de información puede negar la identidad o la existencia misma de toda una comunidad de personas.
- La destrucción de los archivos físicos y digitales.

La comunidad y la tecnología son partes inseparables de la condición humana. Una comunidad es una red, una red real y sin embargo intangible, una red de relaciones sociales. Entonces la tecnología también es una red, dado que conecta a las personas de modos

reales e intangibles; mediatiza la comunicación entre personas, cambia el espacio social y altera los roles y relaciones en la sociedad.

La humanidad ha utilizado tecnologías desde hace más de un millón de años, para multiplicar las fuerzas o encoger las distancias, y como el lenguaje, es una extensión natural e inseparable de nuestro mundo y de nuestra visión de él. Sin embargo, recientemente, y sobre todo en los últimos años, la tecnología ha perdido equilibrio y está fuera de control en muchos aspectos. En forma creciente, las comunidades están a merced de un imperativo tecnológico aparentemente autónomo.

Las nuevas tecnologías de la información y comunicaciones (TIC) juegan un papel fundamental y están modificando profundamente la economía en todas sus etapas y dando lugar a nuevas formas de relaciones sociales (los métodos y las relaciones del trabajo, la organización de las empresas, los objetivos de la educación y la formación, las estructuras de las administraciones públicas, entre otras) algo que, más temprano que tarde, habrá de desembocar en un nuevo sistema social en el que la información y el conocimiento desempeñan el papel central.

La masificación y el efectivo aprovechamiento de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC) son hoy herramientas fundamentales para el desarrollo económico y social. Kramer (2007) afirma: "*En el mundo actual, los gobiernos, organismos internacionales, las empresas privadas, los hogares e individuos, basan sus decisiones en la información que tienen a su alcance sobre disponibilidad actual y futura de bienes y servicios, recursos financieros y humanos, oportunidades, competidores y ventajas competitivas, entre muchos otros aspectos*". De ahí que asuntos como el funcionamiento de la economía o la calidad de las relaciones entre los gobiernos y los ciudadanos en el siglo XXI dependan, en un alto grado, del uso intensivo y adecuado de la información. Según este enfoque, muchos de los esfuerzos de los gobiernos nacionales deben concentrarse en la **formulación de políticas públicas y estrategias de inclusión digital** tendientes a mejorar el acceso y el uso de la información. Se hace prioritario contar con una política en las municipalidades acorde con las tendencias y necesidades globales y con una administración

pública garante de los procesos transversales y transparentes, con herramientas facilitadoras para la interacción gobierno-ciudadano. La necesidad de formular políticas y estrategias de inclusión digital ha llevado por ejemplo a reformular la manera como la administración tradicionalmente ha implementado las normas vigentes en TIC, en su conexión diaria con los ciudadanos.

Las TIC han logrado permear las decisiones de la órbita nacional, llevando a los gobiernos a legitimar sus estrategias y políticas en esferas más allá de sus fronteras, como son los escenarios públicos en organismos multilaterales (European Review of Public Law, 2006). Hoy son más las iniciativas parlamentarias y legislativas las que responden en alto grado al ordenamiento global en materia de gobernanza, gobiernos electrónicos, transparencia en la administración pública, presupuestos participativos digitales, los que redundan finalmente en un giro en torno al ciudadano de cara a un bienestar social y democrático que sirva de facilitador en la forma como se hace y se implementa masivamente una política nacional.

Es necesario identificar los desafíos que tienen los territorios que han invertido recursos en TIC, con el fin de implementar proyectos que les puedan generar mayor desarrollo local y bienestar social; proyectos piloto intensivos en estrategias de TIC. En los últimos años, la gestión para el desarrollo se ha centrado en la redefinición de un modelo de ciudades tecnológicas o inteligentes que ofrezcan mejores oportunidades de acceso para los ciudadanos en un afán por suplir nuevas necesidades socioeconómicas y mejorar las condiciones políticas locales y de participación interactiva en la relación ciudadano-gobierno. De ahí que se haya considerado a estas ciudades como verdaderos motores y polos de iniciativas, estrategias y políticas incluyentes diseñadas para la efectiva implementación de las TIC en las distintas esferas de la sociedad.

Así como el desarrollo urbano fue la variable impulsadora de las ciudades durante el siglo XX, hoy día, la era digital, la sociedad en red, las interacciones corrientes y las transacciones electrónicas que propician acercamientos entre ciudades y regiones, y entre éstas y el mundo, aparecen como la característica dinámica del nuevo siglo. Una característica de la postmodernidad es la sociedad de la información, entendida como el entretejido de

sistemas y redes de Telecomunicaciones que ya no solo tratan de tecnologías, anchos de banda, espectro y radio entre otros aspectos, sino que se concentra en la articulación de servicios en torno al ciudadano digital, siempre conectado, que hace uso de las TIC para su beneficio y buena calidad de vida.

El uso del término *sociedad de la información* se ha expandido en los campos científicos, económicos, políticos, así como en la vida misma de los individuos y su cotidianidad. La sociedad informada no solo se muestra como un reto de este milenio, sino que aparece también como un compromiso que busca sacar el mejor provecho de la relación conocimiento y tecnología, con el fin de lograr objetivos fundamentales como la eliminación de brechas sociales, la igualdad en la educación, la mayor y mejor competitividad, la equidad social y la democracia, incorporadas en las Metas del Milenio (Conpes Social, 091, 2005). En efecto, "*los gobiernos del mundo han reconocido, unánimemente, que la información es tanto una necesidad humana básica, como un derecho y un fundamento de toda organización social y, de la misma manera, que el uso adecuado de la tecnología pueda acelerar el progreso económico de los países, así como el desarrollo de los individuos, las comunidades y los pueblos*" (Cumbre Mundial de la Sociedad de la Información, Ginebra 2003).

La Organización de las Naciones Unidas (ONU), a través de sus diferentes organismos, como la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) y la comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), viene adelantado diferentes esfuerzos tendientes a la creación de una verdadera **sociedad de la información**. Para el logro de este objetivo, en la reunión de la Asamblea General, se acordó celebrar la "Cumbre Mundial sobre la Sociedad de la Información" en Ginebra y en Túnez en el año 2005, que incluiría los compromisos establecidos en la Declaración del Milenio (2000), el Consenso de Monterrey (ONU, 2002) y la Declaración y el Plan de Aplicación de Johannesburgo (ONU, 2002), con respecto a la masificación y uso de las TIC para combatir el hambre, la pobreza, el analfabetismo y las desigualdades sociales.

Estos acuerdos han sido el marco de referencia para el desarrollo de diferentes cumbres a nivel regional, dentro de las cuales se destaca la "Conferencia Regional Ministerial de

América Latina y el Caribe Preparatoria para la Segunda Fase de la Cumbre Mundial de la Sociedad de la Información", en Río de Janeiro, donde se concertó el "Plan de acción sobre la sociedad de la información de América Latina y el Caribe". De esta forma, los países de América Latina acordaron cinco ejes temáticos de trabajo, relacionados con acceso e inclusión digital, creación de capacidades y conocimientos, transparencia y eficiencia pública, instrumentos de política y entorno habilitador.

La tendencia en América Latina parece girar en torno al presupuesto y a la inversión que los gobiernos destinan para la efectiva implementación de TIC con el fin de generar mejores oportunidades de acceso, uso y apropiación de estas nuevas tecnologías en los asuntos públicos y privados, y que promueva la inclusión universal de todos los ciudadanos en la participación y ejercicio de la democracia, de entretenimiento individual y colectivo; de aprendizajes institucionales y organizacionales y, en últimas, en un incremento real de la calidad de vida en todas sus dimensiones.

No obstante, los esfuerzos realizados en la esfera global y regional, hay autores que critican fuertemente la ausencia de estrategias propias para desarrollar políticas públicas eficaces en materia de TIC en los países. En efecto, estos mismos autores aseguran que los países latinos continúan replicando recetas de otros organismos multilaterales mientras que la sociedad civil busca apropiarse de las TIC y propiciar escenarios de interacción y transacción entre lo público y lo privado, a través de un reconocimiento de sus propias necesidades. A manera de ejemplo, el planteamiento de Kauffman, por ejemplo, crítica el hecho de que en un gran número de países latinoamericanos la clase dirigente carece de falta de visión y de liderazgo en materia de innovación para la generación de desarrollo local e inclusivo. Paralelamente, sostiene que los llamados emergentes sociales aparecen en respuesta a las necesidades locales con múltiples fines, que en conjunto van resolviendo la accesibilidad y la brecha digital, desordenadamente. Por consiguiente, no solo se requiere de conocimiento e investigación, sino que también es necesaria la articulación de esfuerzos entre los sectores público y privado para llevar a cabo estrategias locales y nacionales que generen mayor impacto y desarrollo en la población.

El anterior panorama muestra las falencias que subsisten en Latinoamérica para la generación de estrategias nacionales propias. Una posible solución consiste en centrar los esfuerzos en el diseño gubernamental de nuevos modelos de gestión que motiven e incentiven las apropiaciones sociales y contemplen los procesos de masificación tecnológica, todo ello constatado por mecanismos de evaluación y medición de impacto como aquellos que ya la UNESCO ha comenzado a aplicar en proyectos piloto en el marco del Programa Intersectorial para el Desarrollo de la Comunicación.

Se debe promover el bien común, permitir la participación ciudadana en las decisiones públicas facilitándole el acceso a la información, y desarrollar una política de crecimiento económico alto y sostenido, con énfasis en el aumento de la infraestructura en tecnologías de la información y la comunicación. De ahí que se hayan venido implementando programas de masificación, uso y apropiación de nuevas tecnologías no solo en un sector específico sino también en sectores claves y jalonadores del desarrollo local. Sin embargo, en la práctica hay retos tangibles por alcanzar y las inversiones públicas que se están ofreciendo desde el gobierno, en banda ancha, fibras ópticas y demás redes tecnológicas, e iniciativas privadas puede que no sean suficientes para lograr estos objetivos.

Por ello, la clave está en identificar y afianzar las estrategias locales que permitan a los tomadores de decisiones a nivel local, tener la capacidad de responder a las necesidades de la nueva ciudadanía en cuanto a la adopción de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC).

TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES (TIC)

Se puede describir a las TIC como el conjunto de instrumentos, herramientas, medios de comunicación como internet, computadores, medios audiovisuales, sistemas de información, telefonía, correo electrónico y redes troncales de comunicaciones, a partir de los cuales una persona tiene acceso al conocimiento o a la llamada sociedad en red, entendida como la gestión pública, la participación ciudadana digital, el emprendimiento a través de portales interactivos. Las TIC bien utilizadas pueden convertirse en herramientas

que mejoran y fortalecen la gestión pública, incrementan la productividad y la eficiencia de una organización pública o privada.

En efecto, para Rodríguez, (2011), cuando hablamos de las TIC como las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, hay que situarnos en el contexto real y no puramente semántico que no es otro que el de los nuevos escenarios de un mundo interconectado y de donde cuyos conceptos principales se derivan: las tecnologías de la información ti y las tecnologías de las comunicaciones TC. Las primeras, aquellas destinadas a crear, diseñar y gestar contenidos (…) y, las segundas, aquellas que constituyen una plataforma lógica y la infraestructura tecnológica que permite la canalización y transmisión de esos contenidos a través bien sea de redes o aplicativos de Telecomunicaciones. (p.38)

El buen uso y apropiación de las TIC pueden por consiguiente generar mejores niveles en la calidad de vida de los ciudadanos, generar un mayor crecimiento económico en un territorio determinado y mejorar la participación ciudadana y las oportunidades sociales para acceder a empleos y competir en el mercado. Lo cual, a su vez, puede repercutir positivamente en la manera como se llevan a cabo las relaciones entre los Estados, y entre estos y los ciudadanos, en ámbitos internacional, regional y local.

Diferentes organismos internacionales se han dado precisamente a la tarea de construir indicadores para evaluar en forma comparativa el desempeño de los países a nivel mundial y establecer las variables relevantes que determinan el grado de preparación para aprovechar los beneficios de las TIC. Estas mediciones permiten no solo establecer la línea de base para evaluar la situación actual de las naciones en términos de adopción y uso de estas tecnologías, sino su utilidad en la formulación de políticas que mejoran la competitividad y el uso y apropiación de las TIC.

Por su parte, la información es otra variable de las TIC que puede ser entendida como un factor productivo indispensable para mejorar el funcionamiento de los mercados, reducir los costos de transacción y las asimetrías que se puedan presentar. Ello, sin contar con que su aplicación hace más transparente la gestión, participativos y eficientes los sistemas políticos y el funcionamiento de los gobiernos. Sin embargo, la información también puede

ser entendida como un bien público que el mercado no provee adecuadamente y que los ciudadanos necesitan (Musgrave, 1967). Debido a esto, los gobiernos deben intervenir para asegurar la libertad de crear, consultar, utilizar y compartir información y conocimiento, tal como lo pretende la política gubernamental en la materia. Esto con el fin de garantizar desarrollo individual y colectivo en igualdad de oportunidades.

Una vez identificada la noción de TIC, es necesario determinar el alcance de la expresión "ciudad digital", que se basa en la importancia que los gobiernos dedican a la formulación de estrategias y políticas intensivas en estas nuevas tecnologías como vía para alcanzar desarrollo local y mejorar las oportunidades de acceso en distintos ámbitos.

CIUDADES DIGITALES: TIC PARA EL DESARROLLO LOCAL

Territorios digitales es una expresión que en la actualidad comprende diversas variables y que es el resultado de una evolución del mismo término, razón por la cual, dependiendo las fuentes y los casos, se escucha hablar de ciudades digitales, territorios digitales y ciudades inteligentes, por nombrar algunas expresiones.

Realidad virtual, por ejemplo, se atribuye al científico en computadores y jefe de investigación de internet, Jaron Lanier, desde el año 1986, en el contexto de 20 grupos, incluidos su propio grupo de investigación VPL y la NASA, que trabajaban, a partir de la década de los años ochenta, en los Estados Unidos y en el Japón, acerca de lo que se ha convenido en llamar realidad virtual. En efecto, como actividad tecnológica, el término posee una incidencia en la economía, la política y en la sociedad en general y, por lo tanto, en la sociedad del conocimiento.

Ciudad virtual o territorio digital, por su parte, se constituye, más adelante y en la práctica como un lugar físico de interacción constante entre individuos e instituciones públicas u organizaciones privadas. Lo interesante de la actividad en un territorio virtual o digital es que no solo se limita a la virtualidad, sino que permite la participación masiva y física y llegar hasta instancias de toma de decisiones, gobernanza, dependiendo, claro, de los niveles de destinación e inversión para su propio desarrollo, sin importar si es rural o urbano y que globalmente se le llama ciudad digital.

Los gobiernos locales, como bien lo mencionan Castells y Himanen (2002), en casos como el de Finlandia, han seguido 3 líneas estratégicas para consolidar un desarrollo regional en medio de la sociedad informacional local: "Utilizaron su capacidad de interacción en red centrada en los consejos regionales en torno a estrategias de desarrollo regional. Buscaron y obtuvieron el apoyo de la Unión Europea con su amplia gama de desarrollo regional y tecnológico. Y Siguieron la estrategia de construir una sociedad informacional, dándole una dimensión local y regional".

Muchos de los proyectos intensivos en TIC a la luz de los estudios realizados por Manuel Castells (2002) no van mucho más allá de mejorar el acceso a Internet y facilitar una conexión a la red más rápida y equitativa que la que ofrecerían los servicios comerciales. También han contribuido a la modernización tecnológica de los gobiernos locales y han estimulado su interconexión. Sin embargo, su contribución al crecimiento económico es bastante limitada si no se integran en una estrategia de desarrollo integral más amplio, así como su contribución a la democracia local y la participación ciudadana, como lo veremos más adelante. (p.132-133)

Sebastián Bellagamba, director Regional para América Latina y el Caribe de Internet Society (ISOC), considera que "a nivel de América Latina la alta penetración de internet propende por la generación de nuevos modelos de ciudades aun cuando se siga encontrando una brecha digital que es reflejo de otras brechas: social, educacional. Sin embargo, hay una parte que se puede cerrar. De hecho, existen planes como Conectar Igualdad, de Argentina; el Plan Nacional de Banda Ancha, de Brasil; el FTTH, de Uruguay que contribuyen en la desaparición de esas desigualdades" (Telecom, Entrevista, 2013).

No obstante, los esfuerzos y las estrategias planteadas su éxito dependerá de una coordinación nacional continua que acompañe y evalúe, y una coordinación local con compromisos, innovación y sostenibilidad, que idóneamente debe propender por el empoderamiento de fuerzas vivas locales que velen por la continuidad de las iniciativas. No es, por ende, una política pública per se, lo que podría en muchas oportunidades hacer

tambalear la convergencia, integración y armonización de los distintos programas promovidos por el gobierno y apalancados por integraciones público-privadas.

La estrategia debe servir de locomotora y acelerador para el proceso de construcción de una nación digital, democráticamente participativa a través de herramientas digitales, entendida también como una estrategia para la reducción de desigualdades de oportunidades de acceso y brecha social.

METODOLOGÍA

Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño	**Guía para desarrollar la Estrategia de Comunicación**
Los actores viales de cada Municipio deben garantizar que el proyecto o iniciativa a desarrollar, con el fin promover la toma de conciencia sobre un uso responsable, respetuoso y solidario de la vía pública cuidando de la propia vida y la de los demás, tiene como finalidad la solución de esta problemática en concreto. Deben aplicar métodos y/o herramientas de innovación e implementar lineamientos y buenas prácticas y lograr que los recursos sean invertidos correctamente Para ello, se sugiere la implementación de los siguientes lineamientos:	
Identifique el problema y/o necesidad y los actores relacionados con el proyecto vial de su Municipio	Antes de diseñar y desarrollar un proyecto que incorpore el uso de la tecnología, la entidad debe preguntarse ¿Cuál es la necesidad o problemática concreta que se quiere resolver? ¿Cómo el uso de la tecnología apoya o provee la solución a la problemática o necesidad identificada? ¿Quiénes son los actores relevantes que están relacionados con el proyecto o iniciativa planteada? ¿Cuáles son sus características, intereses, necesidades, posibilidades y limitaciones? Para identificar los actores involucrados en el proyecto, existen diferentes técnicas. Una de ellas es a través del análisis de los siguientes elementos: ✓ Están siendo o podrían verse afectados por el problema

	✓ Podrían ser afectados por la propuesta de solución del problema presentado por el grupo ✓ No están siendo directamente afectados, pero podrían tener interés en la propuesta ✓ Poseen información, experiencia o recursos necesarios para formular e implementar la solución que se desea ✓ Son necesarios para la adopción e implementación de la solución ✓ Consideran que tienen derecho a estar involucrados en las decisiones relacionadas con el problema y la propuesta Existen diferentes técnicas para identificar las características y necesidades de los actores como observación en campo, entrevistas individuales, grupos focales, encuestas, paneles de expertos, reuniones con grupos de interés, inmersión o co- diseño. Aplique este u otro tipo de técnicas que le permitan identificar los problemas y necesidades a solucionar a través del proyecto.
Identifique y analice información y datos proactivamente	Haga uso de herramientas tecnológicas como plataformas en línea, o soluciones de analítica de datos, para recolectar y analizar datos e información relevante para el diseño y desarrollo de productos o servicios, de manera que la entidad pueda anticiparse a las necesidades e intereses de ciudadanos, usuarios y grupos de interés del Municipio.
Evalúe la aplicación de metodologías de innovación	Establezca si para el desarrollo del proyecto se requiere la aplicación de metodologías de innovación. Esto se identifica fácilmente cuando una solución que ha sido usada tradicionalmente no ha logrado resolver la problemática o necesidad identificada o colmar las expectativas y requerimientos de los usuarios.

Apliques directrices de inversión inteligente de recursos	Todas las decisiones de inversión en T.I. deben obedecer a criterios de costo/beneficio, utilidad, calidad, necesidad de modernización tecnológica y evaluación a partir de criterios técnicos, financieros, funcionales y de riesgos. Para ello, aplique cualquier metodología para evaluar alternativas de inversión en TI

Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño	**Guía para involucrar a todos los grupos de interés**
La entidad líder del Municipio debe garantizar que el proyecto o iniciativa a desarrollar, cuenta con la participación de todas las dependencias y actores externos que están relacionados con la temática que aborda el proyecto. El desarrollo de acciones de diferentes dependencias, por la alta dirección y por otras entidades y actores de la sociedad, es fundamental para garantizar el éxito de los proyectos que usan TIC. En este sentido, se sugiere implementar los siguientes lineamientos:	
Asegure el respaldo de la alta dirección	La entidad municipal debe garantizar que el proyecto cuenta con el aval y respaldo de la alta dirección, tales como el representante legal y los cargos directivos de las dependencias involucradas en el proyecto. Esto se logra en la medida en que el proyecto aporte al logro de las metas y objetivos estratégicos definidos por la entidad y que resuelva las necesidades de los usuarios. El respaldo de la alta dirección implica asignación de recursos no solo económicos, sino también de infraestructura, técnicos y humanos, la toma de decisiones ágil, así como la inclusión de estas iniciativas en los planes de acción y presupuesto del Municipio.
Genere integración y colaboración entre todas las instituciones y áreas responsables	El desarrollo del proyecto requiere la participación de las diferentes instituciones y áreas del Municipio que están relacionadas con el objetivo del proyecto. Las oficinas de tecnologías, sistemas o informática tienen un rol de articulador en los proyectos de TIC, para

	hacer seguimiento y prestar soporte a las aplicaciones y soluciones tecnológicas. Las áreas funcionales son responsables de la lógica funcional y de procesos del proyecto.
Gestione sus relaciones e involucre a otras entidades	A menudo los proyectos que hacen uso de TIC también implican la participación de otras entidades con las que se comparte, se consume o se intercambia información. Por ello, como resultado del ejercicio de identificación de actores relacionados con el proyecto, la entidad debe tener claridad sobre la relación, intereses, necesidades y aportes que otras entidades públicas tienen sobre el proyecto. Identifique y vincule estos actores desde la fase de diseño del proyecto y asegúrese de cumplir con sus necesidades y expectativas. Por otra parte, la entidad debe buscar sinergia y articulación con otras entidades públicas que vengan desarrollando proyectos o iniciativas similares, a través de mecanismos de trabajo colaborativo o alianzas o que permitan conocer factores críticos de éxito y lecciones aprendidas. Con ello se logran procesos de aprendizaje más efectivos, se evitan reprocesos, se aprovechan recursos y se reducen tiempos de ejecución, aprovechando la experiencia y las capacidades de otros equipos de trabajo.
Identifique el líder del proyecto y cuente con equipos multidisciplinarios	El proyecto debe ser liderado por un profesional de la entidad, que tenga la capacidad de asignar tareas, recursos, tomar decisiones, y en general, ser el responsable de la gestión y ejecución del proyecto y asegurar que éste cumple con las necesidades y expectativas de los usuarios. Se recomienda la asignación de un equipo multidisciplinario que participe en el diseño, construcción, e implementación, pruebas y operación del proyecto.

Establezca alianzas entre diferentes actores	La entidad debe identificar actores externos que pueden impulsar el desarrollo del proyecto a través de alianzas o acuerdos, entre otros esquemas de colaboración. Estos actores pueden generar aportes tanto en el diseño, como en la ejecución y el seguimiento del proyecto y por lo general, pertenecen a la academia, el sector privado, organizaciones sociales, centros de investigación, etc.

Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño	**Guía para diseñar integralmente el proyecto**
Verifique la aplicación de servicios ciudadanos digitales en el proyecto	Identifique si su proyecto busca optimizar o facilitar el acceso adecuado a los servicios que presta la entidad para ciudadanos, usuarios o grupos de interés, a través de medios electrónicos. En este caso es necesario identificar los lineamientos para la prestación de los servicios ciudadanos digitales y clasificarlos en básicos y especiales. Los servicios básicos son autenticación biométrica, autenticación con cédula digital, autenticación electrónica, carpeta ciudadana e interoperabilidad. Los servicios especiales, son aquellos relacionados con el desarrollo de aplicaciones o de soluciones informáticas, que pueden ser de interés para la administración o cualquier interesado en el marco de la prestación de los servicios ciudadanos digitales básicos.
Incorpore los principios de diseño de servicios digitales	Todo proyecto que haga uso de TIC debe ser diseñado para que desde el principio garantice interoperabilidad, seguridad y privacidad de la información, accesibilidad, usabilidad, apertura y ubicuidad, teniendo en cuenta las necesidades y características de los usuarios. Todos los nuevos trámites, servicios o procesos creados por la entidad, deben nacer digitales.

	Para el caso de los proyectos que buscan hacer mejoras o ajustes a los sistemas existentes, deberán incorporar estos atributos de acuerdo con el tipo de infraestructura tecnológica con que cuente la entidad. Los principios por considerar en el diseño o incorporar en la infraestructura existente son: ✓ Interoperabilidad: todo proyecto que incorpore el uso de las TIC y genere información, debe asegurar la implementación del marco de interoperabilidad, a fin de desarrollar capacidades para el intercambio fácil, seguro y transparente de la información entre entidades públicas y los ciudadanos. ✓ Seguridad y Privacidad de la Información: todo proyecto que incorpore el uso de las TIC debe aplicar desde su concepción y diseño, el MSPI a nivel de procesos, sistemas de información e infraestructura tecnológica. Adicionalmente, el proyecto debe garantizar el cumplimiento de la normatividad de protección de datos personales. ✓ Accesibilidad y usabilidad: de acuerdo con la caracterización de usuarios, ciudadanos y grupos de interés de la entidad, ésta debe garantizar que las páginas web, portales web y sistemas de información web con sus respectivos contenidos, cuenten con características técnicas y funcionales que permitan al usuario percibir, entender, navegar e interactuar adecuadamente. Esto también incluye que las personas con discapacidad sensorial puedan acceder de manera autónoma e independiente a dichas

	páginas, portales y sistemas de información web. Implemente pruebas de accesibilidad y usabilidad con los usuarios, para determinar ajustes a realizar y atributos a incorporar. Así mismo, la entidad debe garantizar que los contenidos audiovisuales cuenten con audio descripción, subtitulado, closed caption y lengua de señas. En ese orden, priorice los contenidos más relevantes, más usados o demandados por los usuarios. ✓ Apertura: todo proyecto que incorpore el uso de las TIC y genere información, debe contar con sistemas de información que permitan la generación de datos abiertos de manera automática para su publicación, uso y reutilización. Tenga en cuenta que los datos abiertos no son contrarios a la protección de datos personales, pues si existe información asociada a datos personales que puede ser valiosa como dato abierto, es posible desarrollar acciones de anonimización para eliminar la información sensible que afecta a personas u organizaciones y cuya identidad debe protegerse legalmente, para conocer sobre datos personales, datos sensibles, tipos de información personal y las condiciones para su tratamiento. De igual manera, es deseable que se privilegie el uso o desarrollo de software con licencias de código abierto, a fin de posibilitar su publicación y reutilización sin costo. Adicionalmente, la entidad debe cumplir lo dispuesto en la Resolución No. 3564 de 2015, en donde se establecen los estándares para publicación y divulgación de la información.

	✓ Ubicuidad: todo proyecto que incorpore el uso de TIC y disponga herramientas para la consulta y aprovechamiento de información, así como para realizar transacciones con usuarios, ciudadanos y grupos de interés, debe facilitar el acceso a dichos servicios a través de dispositivos móviles como celulares y tabletas, logrando que el servicio pueda ser usado en cualquier momento, en cualquier dispositivo y cualquier lugar. Lo anterior, de acuerdo con las necesidades y características de los usuarios. ✓ Uso de tecnologías emergentes: todas las entidades deben identificar y evaluar la posibilidad de usar tecnologías emergentes para el desarrollo de sus proyectos. Como la internet de las cosas (IoT por su sigla en inglés de Internet of Things), blockchain, robótica, inteligencia artificial, entre otras, para mejorar tiempos de respuesta al ciudadano, contar con información en tiempo real para la toma de decisiones, realizar actividades de monitoreo y generación de alertas tempranas, entre otros.

Cámara de Comercio del Magdalena Medio y Nordeste Antioqueño	**Guía para gestionar el proyecto de principio a fin**
La entidad debe garantizar que el proyecto o iniciativa que haga uso de TIC cuente con un conjunto de acciones que permitan una adecuada ejecución, seguimiento y realimentación, de manera que se cumpla con lo planeado y que se satisfagan las necesidades y problemáticas identificadas desde el inicio. Para ello se sugiere implementar los siguientes lineamientos:	
Defina y ejecute el ciclo de gestión del proyecto	Todo proyecto que incorpore el uso de TIC debe ser gestionado a través de un ciclo de actividades que incorpore las fases de planeación, diseño,

	implementación, pruebas, puesta en producción y realimentación. En esta última parte, es fundamental realizar el balance de las adquisiciones, los resultados y las decisiones tomadas durante la ejecución del proyecto para garantizar la sostenibilidad técnica y financiera y realimentar el ciclo PHVA. Para ello, se debe aplicar las buenas prácticas de gestión de proyectos, metodologías ágiles para la gestión de proyectos.
Gestione la información como un producto y/o servicio de calidad	Todas las entidades públicas deben garantizar la calidad de la información durante todo el ciclo de vida: desde la creación y el almacenamiento inicial, hasta el momento en que es eliminada.
Desarrolle un esquema de seguimiento y evaluación	Todas las entidades públicas deben desarrollar una cultura de evaluación y seguimiento al desempeño, capacidad, efectividad, costos, pertenencia y demás criterios de calidad que se definan para medir la ejecución de los proyectos que hagan uso de TIC. Para ello deben definir indicadores de proceso, resultado e impacto, realizar medición, publicar resultados y a partir de estos, iniciar acciones correctivas o de mejora continua.
Desarrolle acciones de mejora continua	Las entidades públicas deben realizar diferentes pruebas para mejorar frecuentemente los servicios digitales con el propósito de fortalecer frecuentemente los servicios prestados.
Estrategia de gestión del conocimiento, uso, apropiación y divulgación	Todo proyecto que haga uso de TIC debe contar con una estrategia específica de conocimiento, uso, apropiación y divulgación, de manera que la entidad desarrolle acciones concretas para generar capacidades digitales a nivel de los servidores públicos de la entidad, así como de ciudadanos, usuarios y grupos de interés relacionados con el proyecto.

	Esta estrategia debe estar alineada con las políticas y procesos de comunicación de la entidad, así como con las dimensiones de información y comunicación, y gestión del conocimiento, garantizando armonizar la iniciativa con el entorno organizacional y que el conocimiento generado, se convierta en insumo clave para el aprendizaje y la evolución de la entidad. Para el caso de los servidores públicos, desarrolle acciones de capacitación, formación y entrenamiento para el fortalecimiento de las competencias en T.I., en articulación con la política de gestión estratégica del talento humano. Para el caso de ciudadanos, usuarios y grupos de interés, desarrolle acciones para promover el acceso, conocimiento, uso y apropiación, en articulación con las políticas de participación, servicio al ciudadano y anticorrupción, entre otras. La entidad debe hacer seguimiento y medición al nivel de acceso y uso de plataformas y herramientas tecnológicas, a fin de determinar su nivel de uso, impacto y aprovechamiento por parte de los usuarios.

Fecha de elaboración:	Fecha de revisión:	Fecha de aprobación:

Público objetivo:	Habitantes de los seis municipios Caracolí, Cisneros, Puerto Berrío, Puerto Triunfo, Maceo y Segovia.
Zona geográfica:	**Antioquia:** Caracolí, Cisneros, Puerto Berrío, Puerto Triunfo, Maceo y Segovia
Medios a utilizar:	Medios Escritos, Campañas Informativas, Internet (Redes Sociales), voz a voz, llamada telefónicas, mensajes de WhatsApp, correos electrónicos.
Objetivo general:	Dar a conocer las actividades del Proyecto "*Prevención e implementación de la seguridad vial en 6 municipios del departamento Antioquia"*, y lograr la asistencia y participación de los actores viales con el fin de sensibilizarlos y concientizarlos sobre los riesgos en las vías.
Táctica de medios:	Intermitente continuado, la cual permite emitir comunicaciones por diferentes medios de comunicación por periodos, según actividades realizadas.
Voceros Agencia Nacional de Seguridad Vial:	Supervisora del Convenio, Equipo de Comunicaciones.
Voceros Cámara de Comercio:	Presidenta, Coordinador Proyecto, y Comunicaciones, Facilitadores y Expertos del Convenio.
Frecuencia de envío de Comunicados	Intermitente

ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN PÚBLICA PARA LA VISIÓN COMPARTIDA DEL CONVENIO

Este plan de medios es ajustable a la medida que requiera el Convenio.

	ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN PÚBLICA	
Elaboro: Equipo de Comunicaciones	**Revisó:** Carlos Arboleda - Coordinador Proyecto	**Aprobó:**
Fecha de elaboración:	**Fecha de revisión:**	**Fecha de aprobación:**

FASE	**ACTIVIDAD**	**EMISOR**	**MEDIO**	**FRECUENCIA**	**RECEPTOR**	**RESPUESTA**	**PERIODICIDAD**	**OBSERVACIONES**
	¿Qué se realiza?	**¿Quién comunica?**	**¿Cómo se comunica?**	**¿Cuándo se comunica?**	**¿A quién se comunica?**	**¿Cómo se retroalimenta?**		
Planeación	Las actividades y responsabilidades a cumplir	Coordinador del Convenio	Reunión virtual sincrónica	Semanal	Equipo de Profesionales responsables del Proyecto	Preguntas y Respuestas Tareas y Entregables	Actividades de las fases preoperativa y de planeación	Se socializan plan de trabajo, cronograma, responsables y

								entregables
Ejecución	Sensibilización, información y comunicación en los 6 municipios	Lidera: Coordinador del Convenio apoyan profesionales	Pieza de Convocatoria para redes sociales (Listas y grupos de WhatsApp, IG, Facebook), pendones, pieza para correo electrónico, Telemercadeo. Presentación del Proyecto.	Día por medio durante 2 semanas previas a cada una de las jornadas de sensibilización.	Grupos de Interés y focales en cada Municipio – Actores viales	Registro fotográfico y audiovisual Listados de asistencia	6 socializaciones virtuales con lideres de entidades claves. 6 socializaciones presenciales con actores viales.	Se socializan el objetivo y actividades del Proyecto y se identifican actores claves y articulación con otras estrategias.
	Feria de la seguridad	Lidera: Coordinador del Convenio y	Pieza de Convocatoria para redes sociales	Diario durante 1 semana previa a cada	Actores viales en cada Municipio	Registro fotográfico y audiovisual	6 ferias presencial, una en cada Municipio.	Se llevan a cabo todas las actividades incluidas en el

		Profesional de enlace de cada Municipio Apoyan el resto de profesionales	(Listas y grupos de WhatsApp, IG, Facebook), pendones, pieza para correo electrónico, banner, llamadas, cartas dirigidas.	una de las Ferias Viales		Listados de asistencia		diseño de la Feria: Stand up comedy, pirámide vial, timbre aquí, simulador moto, gafas de ebriedad, realizad virtual
	Capacitaciones generales	Lidera: Coordinador del Convenio, Profesional de enlace de cada Municipio y Coordinares del Diplomado	Pieza de Convocatoria para redes sociales (Listas y grupos de WhatsApp, IG, Facebook), pieza para correo electrónico,	Día por medio durante 3 semanas previas a cada una de las capacitaciones.	Actores viales, niños y jóvenes, lideres de JAC y organizaciones sociales	Registro fotográfico y audiovisual Listados de asistencia Memorias de las capacitaciones	Diplomado en seguridad vial (1 presencial y 1 virtual) 2 Talleres lúdico en señales de tránsito por municipio de para un total de 12. 6 Talleres lúdico en veeduría ciudadana	Se lleva a cabo el Diplomado en sus 2 modalidades. Los 12 Talleres lúdico en señales de tránsito los 6 Talleres lúdico en veeduría ciudadana para jac y organizaci

		Apoyan el resto de profesionales	banner, llamadas, cartas dirigidas.				para un total de 6. Asesoría a planes integrales de seguridad y convivencia ciudadana 1 por Municipio para un total de 6.	ones sociales y las 6 jornadas de asesorías de planes integrales de seguridad y convivencia ciudadana.
	Jornada de trabajo para la creación de la red interinstitucional de seguridad vial	Lidera: Coordinador del Convenio y Profesional de enlace de cada Municipio	Pieza de Convocatoria para redes sociales (Listas y grupos de WhatsApp, IG, Facebook), pieza para correo electrónico, banner, llamadas, cartas	Día por medio durante 2 semanas previas a cada Mesa de trabajo. Diario durante una semana para el evento del Pacto por la Vida	Representantes de las instituciones municipales que conforman la red	Registro fotográfico y audiovisual Listados de asistencia	6 Mesas de trabajo interinstitucionales 6 Pacto por la vida	6 Mesas de trabajo interinstitucionales 6 Pacto por la vida

			dirigidas.					
	Encuentros	Lidera: Coordinador del Convenio y Profesional de enlace de cada Municipio	Pieza de Convocatoria para redes sociales (Listas y grupos de WhatsApp, IG, Facebook), pieza para correo electrónico, banner, llamadas, cartas dirigidas.	Día por medio durante 2 semanas previas a cada Encuentro Municipal y diario una semana antes del encuentro regional.	Actores Viales	Registro fotográfico y audiovisual Listados de asistencia	6 Encuentros 1 por municipio por el respeto de todos y todas en la vía 1 Encuentro subregional sistema de seguridad vial, participación ciudadana e innovación social.	6 Encuentros municipales y un Encuentro subregional sistema de seguridad vial, con la modalidad seminario - taller y mesas de trabajo
Cierre	Eventos de Cierre y Entrega de cartilla digital e impresa del proceso	Lidera: Coordinador del Convenio y Profesional de enlace de cada	Pieza de Convocatoria para redes sociales (Listas y grupos de WhatsApp, IG,	Tres veces por semana durante 4 semanas previas a cada uno de los	Actores viales, lideres, Representantes de las instituciones municipales que conform	Registro fotográfico y audiovisual Listados de asistencia Listados de	6 eventos uno en cada Municipio.	Durante la realización de los 6 eventos se entregan las 1000 cartillas impresas.

		Municipio Apoyan todos los profesionales	Facebook), pieza para correo electrónico, banner, llamadas, cartas dirigidas.	eventos de cierre en los 6 Municipios	an la red.	entrega de Cartillas		

Anexo D. Base de datos

Caracolí

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
ADEMIR JOSE BASTIDAS MARTINEZ	3877209		X			3009904999	INDIVIDUAL
ANA MARIA GOMEZ JARAMILLO	22030484		X			3116539172	INDIVIDUAL
ANDRES ALEJANDRO MANZANO MESA	1002862291		X			3127995615	INDIVIDUAL
ANLLY DANIELA UMAÑA SUAREZ	1001530729		X			3206605759	INDIVIDUAL
ANTONIO GARCIA	SIN CEDULA				X	3165462782	INDIVIDUAL
BERNABE MARTINEZ HURTADO	9160769				X	SIN NUMERO	GRUPAL
BERTA OLIVA GARCIA ARIAS	22028096				X	3046638387	INDIVIDUAL
BIBIANA MONTOYA GUERRA	1038063515				X	3127671995	INDIVIDUAL
CARLOS ALBERTO NAUDIN MONSALVE	3586891				X	3233743289	INDIVIDUAL
CARLOS ANDRES GALVIS GOMEZ	1001530883		X			3118540347	INDIVIDUAL
CARLOS DAVID SALAZAR GARCIA	1000440445		X			3012804804	INDIVIDUAL
CARLOS MARIO DUQUE LOPEZ	98485134	X	X			3147491481	INDIVIDUAL
CARLOS SALAZAR	SIN CEDULA		X			3046638387	INDIVIDUAL
CESAR DAVID GUTIERREZ	1038062259				X	3162203456	GRUPAL
CRISTIAN ORLANDO AMAYA YEPES	98484795				X	3128021896	INDIVIDUAL
DIDIER DARIO CORREA	98698029		X			3152564257	GRUPAL
DIEGO ARMANDO MONSALVE SERNA	1037574403	X				3216411453	INDIVIDUAL
DIEGO ARMANDO OCAMPO OSORIO	1038064045		X			3235875589	INDIVIDUAL
DINA LUZ ROSARIO OROZCO	1067942036		X			3106588121	GRUPAL
DUBIAN ALEJANDRO OCHOA GIRALDO	1038063081				X	3217697978	GRUPAL
DUVAN TRESPALACIO	1035234063				X	3040103536	GRUPAL
EDUARDO MUÑOZ LOPEZ	98483693		X			3506094440	INDIVIDUAL
ELKIN DE JESUS VALENCIA	3587888		X	X		3107364285	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
ELVIA ROSA AGUDELO AVENDAÑO	21651019				X	3105039886	INDIVIDUAL
ESTEFANIA SUAREZ SANCHEZ	1001530923		X			3001152669	INDIVIDUAL
FABER ESNEYDER MAZO GARCES	98704089		X			3122819704	GRUPAL
FRANCISCO ANIBAL ARCILA GALEANO	1038062346		X			3216460143	INDIVIDUAL
FRANCISCO JAVIER FRANCO HENAO	3587658	X	X			3114269852	INDIVIDUAL
FRANCISCO ORTEGA PALACIO	15363690		X			3173965809	INDIVIDUAL
FRANCY YAMILE TABARES DUQUE	1038063810		X			3153208718	INDIVIDUAL
GERMAN DARIO AGUDELO ACEVEDO	98483222				X	SIN TELEFONO	INDIVIDUAL
GINA MILLEY SANCHEZ ARANGO	1038063759				X	3011976012	INDIVIDUAL
GLENIS SINEY DAZA CANO	22030356		X			3207779442	INDIVIDUAL
GLORIA MARIA VALENCIA GAVIRIA	22028977				X	3146255017	INDIVIDUAL
HECTOR JAVIER QUICENO GIRALDO	98484087			X		3197388016	INDIVIDUAL
HERNANDO DE JESUS SUAREZ	3587762				X	3145029327	GRUPAL
HERNANDO MARIN PARRA	98483176	X	X			3246640126	GRUPAL
IRMA PATRICIA MURILLO GIRALDO	43547472		X			3216411434	INDIVIDUAL
IVAN DE JESUS RIVERA CARMONA	3587954				X	3235992985	GRUPAL
JAVIER ANTONIO CALDERON AGUDELO	709391				X	3105229104	GRUPAL
JESUS GONZALO PINEDA OSORIO	3586883		X			3143640126	INDIVIDUAL
JIMENA GIRALDO MARIN	1000404023		X			3128325220	INDIVIDUAL
JOAQUIN EMILIO CEBALLOS BUSTAMANTE	10232316				X	3233318384	INDIVIDUAL
JOAQUIN EMILIO JIMENEZ ALZATE	3587775				X	3217594994	GRUPAL
JOHAN ALEJANDRO BEDOYA SALAS	1038062675		X			3022406140	INDIVIDUAL
JOHANA ALEJANDRA JIMENEZ MAYA	1038063315				X	3127151761	INDIVIDUAL
JOHN ALEXANDER CHAVERRA SUAREZ	71194725		X			3108866739	GRUPAL
JOHN JAIRO JARAMILLO LOPEZ	1001530894		X			3142430701	GRUPAL
JORGE EDILBERTO IDARRAGA ACEVEDO	98484495		X			3148008338	INDIVIDUAL
JORGE IVAN SALAZAR	98483096		X			3146309386	GRUPAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
JOSE DARIO CARMONA GALLEGO	1038062907		X			3122836286	INDIVIDUAL
JOSE GARCIA M	SIN CEDULA				X	3024255356	INDIVIDUAL
JOSE MARIN	98485254		X			3128474349	GRUPAL
JOSE MARTIN ALVAREZ REYES	7599068		X			3148008338	INDIVIDUAL
JUAN FELIPE CARO HERNANDEZ	1001530849		X			3125458077	GRUPAL
JUAN JOSE MENESES	1001530805				X	3046797914	INDIVIDUAL
JULIANA DAZA	1038062794				X	3127434463	INDIVIDUAL
JULIANA MARIA FRANCO LOPERA	1038063304	X	X			3108262016	INDIVIDUAL
JULIO ERNESTO JIMENEZ MAYA	1038062361		X			3116220996	INDIVIDUAL
KRISTIAN TORRES	4561967		X			3243332261	GRUPAL
LEONCIO ANTONIO CADAVID HERRERA	3586421	X	X	X		3146178317	INDIVIDUAL
LID EREDILCE MONSALVE MONSALVE	22029768				X	3216540951	INDIVIDUAL
LUCIANO JARAMILLO JARAMILLO	1038062943		X			3105692169	INDIVIDUAL
LUDWINS PALLARES ESTRADA	13279715				X	3125879218	INDIVIDUAL
LUIS ALEJANDRO ALZATE MONTOYA	98484845		X			3103090724	INDIVIDUAL
LUIS ALFONSO RODRIGUEZ MONSALVE	3587087				X	3022724080	INDIVIDUAL
LUIS FERNANDO ARAQUE MONTOYA	3587512		X			3128509277	GRUPAL
LUIS FERNANDO GOMEZ GIRALDO	98483494	X	X			3206662783	INDIVIDUAL
LUZ MYRIAM TEJADA ZAMARRA	22078821				X	3217247112	INDIVIDUAL
MARIA EDILMA GONZALEZ CASTRILLON	43101542				X	3148132735	INDIVIDUAL
MARIA FERNANDA VALDES QUICENO	43988603				X	3014894571	INDIVIDUAL
MARIA ISABEL GARRO JIMENEZ	1001531114				X	3114060051	INDIVIDUAL
MARIA JANETH MONSALVE MONSALVE	22029552				X	3166384302	INDIVIDUAL
MARIO ANDRES JARAMILLO BEDOYA	98484549	X	X			3105081847	GRUPAL
MARLON ANDREY BUILES GARCIA	1038063423		X			3193853266	GRUPAL
MARTHA LUCIA MONROY RUEDA	22030371				X	3122149231	GRUPAL
MARTIZA MARIN	1038062550				X	3215018391	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
MEISA GARCIA	152187052		X			3122993189	INDIVIDUAL
NELSON DANIEL RIVERA PINEDA	1039687958				X	3216815616	INDIVIDUAL
NESTOR DANIEL GALEANO USME	1038062247		X			3235064093	GRUPAL
NESTOR OVIDIO SANCHEZ	10537257		X			3156958412	GRUPAL
NICOLAS HUMBERTO HENAO VILLA	3586903				X	3147795724	INDIVIDUAL
NORLENI ALEJANDRA AGUDELO MARTINEZ	1038063640		X			3057374529	INDIVIDUAL
OMAIRA PATRICIA MADRIGAL MONSALVE	22030523		X			3246639853	INDIVIDUAL
OMAR ANDRES LONDOÑO	98484721	X	X			3105334591	GRUPAL
RODRIGO ALVEIRO CADAVID HERRERA	15324788	X				3218019513	INDIVIDUAL
SARA CAROLINA GUTIERREZ RESTREPO	1038064191				X	3135455015	INDIVIDUAL
SEBASTIAN BEDOYA VALENCIA	1038064206	X	X			3195169062	INDIVIDUAL
SERGIO DIOMEDES TEJADA AGUIRRE	1037502057		X			3147755128	GRUPAL
SOLMIRA SALAS SALAS	21911243		X			3113095471	INDIVIDUAL
WILFER ANDREY MARIN JARAMILLO	71364309				X	SIN TELEFONO	INDIVIDUAL
WILFER ARLEY VERGARA MONTOYA	1038064021				X	3217060087	INDIVIDUAL
WILMAR ALBERTO RODRIGUEZ OSORIO	71192441		X			3107297644	INDIVIDUAL
WILSON ANTONIO IDARRAGA CAÑAS	98648737	X	X			3138335952	INDIVIDUAL
YADIRA AMPARO SUAREZ HINCAPIE	37688034		X			3206605759	INDIVIDUAL
YENNY ALEXANDRA PULGARIN CADAVID	22030099				X	3117653141	INDIVIDUAL
YENY ALEXANDRA SALAZAR NARANJO	22029845				X	3016174319	INDIVIDUAL
YESICA JIMENA VALENCIA RESTREPO	1041056771				X	3126901149	INDIVIDUAL
YESSENIA MARIA FERNANDEZ VALLEJO	1038063102				X	3143994203	INDIVIDUAL
YUDY ALEJANDRA MUÑOZ DUQUE	32191168	X	X			3113148702	INDIVIDUAL
YURANI SINO	1039692203		X			3160826353	INDIVIDUAL

Cisneros

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
ADEMIR JOSE BASTIDAS MARTINEZ	3877209		X			3009904999	INDIVIDUAL
ANA MARIA GOMEZ JARAMILLO	22030484		X			3116539172	INDIVIDUAL
ANDRES ALEJANDRO MANZANO MESA	1002862291		X			3127995615	INDIVIDUAL
ANLLY DANIELA UMAÑA SUAREZ	1001530729		X			3206605759	INDIVIDUAL
ANTONIO GARCIA	SIN CEDULA				X	3165462782	INDIVIDUAL
BERNABE MARTINEZ HURTADO	9160769				X	SIN NUMERO	GRUPAL
BERTA OLIVA GARCIA ARIAS	22028096				X	3046638387	INDIVIDUAL
BIBIANA MONTOYA GUERRA	1038063515				X	3127671995	INDIVIDUAL
CARLOS ALBERTO NAUDIN MONSALVE	3586891				X	3233743289	INDIVIDUAL
CARLOS ANDRES GALVIS GOMEZ	1001530883		X			3118540347	INDIVIDUAL
CARLOS DAVID SALAZAR GARCIA	1000440445		X			3012804804	INDIVIDUAL
CARLOS MARIO DUQUE LOPEZ	98485134	X	X			3147491481	INDIVIDUAL
CARLOS SALAZAR	SIN CEDULA		X			3046638387	INDIVIDUAL
CESAR DAVID GUTIERREZ	1038062259				X	3162203456	GRUPAL
CRISTIAN ORLANDO AMAYA YEPES	98484795				X	3128021896	INDIVIDUAL
DIDIER DARIO CORREA	98698029		X			3152564257	GRUPAL
DIEGO ARMANDO MONSALVE SERNA	1037574403	X				3216411453	INDIVIDUAL
DIEGO ARMANDO OCAMPO OSORIO	1038064045		X			3235875589	INDIVIDUAL
DINA LUZ ROSARIO OROZCO	1067942036		X			3106588121	GRUPAL
DUBIAN ALEJANDRO OCHOA GIRALDO	1038063081				X	3217697978	GRUPAL
DUVAN TRESPALACIO	1035234063				X	3040103536	GRUPAL
EDUARDO MUÑOZ LOPEZ	98483693		X			3506094440	INDIVIDUAL
ELKIN DE JESUS VALENCIA	3587888		X	X		3107364285	INDIVIDUAL
ELVIA ROSA AGUDELO AVENDAÑO	21651019				X	3105039886	INDIVIDUAL
ESTEFANIA SUAREZ SANCHEZ	1001530923		X			3001152669	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
FABER ESNEYDER MAZO GARCES	98704089		X			3122819704	GRUPAL
FRANCISCO ANIBAL ARCILA GALEANO	1038062346		X			3216460143	INDIVIDUAL
FRANCISCO JAVIER FRANCO HENAO	3587658	X	X			3114269852	INDIVIDUAL
FRANCISCO ORTEGA PALACIO	15363690		X			3173965809	INDIVIDUAL
FRANCY YAMILE TABARES DUQUE	1038063810		X			3153208718	INDIVIDUAL
GERMAN DARIO AGUDELO ACEVEDO	98483222				X	SIN TELEFONO	INDIVIDUAL
GINA MILLEY SANCHEZ ARANGO	1038063759				X	3011976012	INDIVIDUAL
GLENIS SINEY DAZA CANO	22030356		X			3207779442	INDIVIDUAL
GLORIA MARIA VALENCIA GAVIRIA	22028977				X	3146255017	INDIVIDUAL
HECTOR JAVIER QUICENO GIRALDO	98484087			X		3197388016	INDIVIDUAL
HERNANDO DE JESUS SUAREZ	3587762				X	3145029327	GRUPAL
HERNANDO MARIN PARRA	98483176	X	X			3246640126	GRUPAL
IRMA PATRICIA MURILLO GIRALDO	43547472		X			3216411434	INDIVIDUAL
IVAN DE JESUS RIVERA CARMONA	3587954				X	3235992985	GRUPAL
JAVIER ANTONIO CALDERON AGUDELO	709391				X	3105229104	GRUPAL
JESUS GONZALO PINEDA OSORIO	3586883		X			3143640126	INDIVIDUAL
JIMENA GIRALDO MARIN	1000404023		X			3128325220	INDIVIDUAL
JOAQUIN EMILIO CEBALLOS BUSTAMANTE	10232316				X	3233318384	INDIVIDUAL
JOAQUIN EMILIO JIMENEZ ALZATE	3587775				X	3217594994	GRUPAL
JOHAN ALEJANDRO BEDOYA SALAS	1038062675		X			3022406140	INDIVIDUAL
JOHANA ALEJANDRA JIMENEZ MAYA	1038063315				X	3127151761	INDIVIDUAL
JOHN ALEXANDER CHAVERRA SUAREZ	71194725		X			3108866739	GRUPAL
JOHN JAIRO JARAMILLO LOPEZ	1001530894		X			3142430701	GRUPAL
JORGE EDILBERTO IDARRAGA ACEVEDO	98484495		X			3148008338	INDIVIDUAL
JORGE IVAN SALAZAR	98483096		X			3146309386	GRUPAL
JOSE DARIO CARMONA GALLEGO	1038062907		X			3122836286	INDIVIDUAL
JOSE GARCIA M	SIN CEDULA				X	3024255356	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
JOSE MARIN	98485254		X			3128474349	GRUPAL
JOSE MARTIN ALVAREZ REYES	7599068		X			3148008338	INDIVIDUAL
JUAN FELIPE CARO HERNANDEZ	1001530849		X			3125458077	GRUPAL
JUAN JOSE MENESES	1001530805				X	3046797914	INDIVIDUAL
JULIANA DAZA	1038062794				X	3127434463	INDIVIDUAL
JULIANA MARIA FRANCO LOPERA	1038063304	X	X			3108262016	INDIVIDUAL
JULIO ERNESTO JIMENEZ MAYA	1038062361		X			3116220996	INDIVIDUAL
KRISTIAN TORRES	4561967		X			3243332261	GRUPAL
LEONCIO ANTONIO CADAVID HERRERA	3586421	X	X	X		3146178317	INDIVIDUAL
LID EREDILCE MONSALVE MONSALVE	22029768				X	3216540951	INDIVIDUAL
LUCIANO JARAMILLO JARAMILLO	1038062943		X			3105692169	INDIVIDUAL
LUDWINS PALLARES ESTRADA	13279715				X	3125879218	INDIVIDUAL
LUIS ALEJANDRO ALZATE MONTOYA	98484845		X			3103090724	INDIVIDUAL
LUIS ALFONSO RODRIGUEZ MONSALVE	3587087				X	3022724080	INDIVIDUAL
LUIS FERNANDO ARAQUE MONTOYA	3587512		X			3128509277	GRUPAL
LUIS FERNANDO GOMEZ GIRALDO	98483494	X	X			3206662783	INDIVIDUAL
LUZ MYRIAM TEJADA ZAMARRA	22078821				X	3217247112	INDIVIDUAL
MARIA EDILMA GONZALEZ CASTRILLON	43101542				X	3148132735	INDIVIDUAL
MARIA FERNANDA VALDES QUICENO	43988603				X	3014894571	INDIVIDUAL
MARIA ISABEL GARRO JIMENEZ	1001531114				X	3114060051	INDIVIDUAL
MARIA JANETH MONSALVE MONSALVE	22029552				X	3166384302	INDIVIDUAL
MARIO ANDRES JARAMILLO BEDOYA	98484549	X	X			3105081847	GRUPAL
MARLON ANDREY BUILES GARCIA	1038063423		X			3193853266	GRUPAL
MARTHA LUCIA MONROY RUEDA	22030371				X	3122149231	GRUPAL
MARTIZA MARIN	1038062550				X	3215018391	INDIVIDUAL
MEISA GARCIA	152187052		X			3122993189	INDIVIDUAL
NELSON DANIEL RIVERA PINEDA	1039687958				X	3216815616	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
NESTOR DANIEL GALEANO USME	1038062247		X			3235064093	GRUPAL
NESTOR OVIDIO SANCHEZ	10537257		X			3156958412	GRUPAL
NICOLAS HUMBERTO HENAO VILLA	3586903				X	3147795724	INDIVIDUAL
NORLENI ALEJANDRA AGUDELO MARTINEZ	1038063640		X			3057374529	INDIVIDUAL
OMAIRA PATRICIA MADRIGAL MONSALVE	22030523		X			3246639853	INDIVIDUAL
OMAR ANDRES LONDOÑO	98484721	X	X			3105334591	GRUPAL
RODRIGO ALVEIRO CADAVID HERRERA	15324788	X				3218019513	INDIVIDUAL
SARA CAROLINA GUTIERREZ RESTREPO	1038064191				X	3135455015	INDIVIDUAL
SEBASTIAN BEDOYA VALENCIA	1038064206	X	X			3195169062	INDIVIDUAL
SERGIO DIOMEDES TEJADA AGUIRRE	1037502057		X			3147755128	GRUPAL
SOLMIRA SALAS SALAS	21911243		X			3113095471	INDIVIDUAL
WILFER ANDREY MARIN JARAMILLO	71364309				X	SIN TELEFONO	INDIVIDUAL
WILFER ARLEY VERGARA MONTOYA	1038064021				X	3217060087	INDIVIDUAL
WILMAR ALBERTO RODRIGUEZ OSORIO	71192441		X			3107297644	INDIVIDUAL
WILSON ANTONIO IDARRAGA CAÑAS	98648737	X	X			3138335952	INDIVIDUAL
YADIRA AMPARO SUAREZ HINCAPIE	37688034		X			3206605759	INDIVIDUAL
YENNY ALEXANDRA PULGARIN CADAVID	22030099				X	3117653141	INDIVIDUAL
YENY ALEXANDRA SALAZAR NARANJO	22029845				X	3016174319	INDIVIDUAL
YESICA JIMENA VALENCIA RESTREPO	1041056771				X	3126901149	INDIVIDUAL
YESSENIA MARIA FERNANDEZ VALLEJO	1038063102				X	3143994203	INDIVIDUAL
YUDY ALEJANDRA MUÑOZ DUQUE	32191168	X	X			3113148702	INDIVIDUAL
YURANI SINO	1039692203		X			3160826353	INDIVIDUAL

Maceo

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
ABELARDODE JESUSQUINTEROQUINTERO	3525278				X	3128661334	GRUPAL
ADRIAN MAURICIO CANO GALEANO	71174176		X			3117117843	GRUPAL
ANDRES DARIO MEJIA MUÑOZ	1017123729		X			3204915925	GRUPAL
CESAR EMILIO MARTINEZ OQUENDO	98483397		X			3135458177	GRUPAL
CLARA INES AVILA MENDOZA	1007781195		X			3135715701	GRUPAL
CRISTINA CARDENAS CANO	21863138	X				3105204312	GRUPAL
DEISI ALEJANDRA SOSA ALZATE	1037368656		X			3132368971	GRUPAL
DEISY YURANI AGUDELO GALVIS	43484224		X			3225999360	GRUPAL
DIANA ELENA PELAEZ PASOS	32191637		X			3114599811	GRUPAL
DORALBA SOSSA MESA	21863952				X	3206656468	GRUPAL
EDILMA LOPEZ ARIAS	24753001		X			3106601900	GRUPAL
EDITH MARCELA CATAÑO BERRIO	32191374	X				3136561956	GRUPAL
ELIANA MARIA CADAVID SEPULVEDA	32190765		X			3147240853	GRUPAL
ELMER DAVID CASTRILLON CARDENAS	1037368572		X			3194045712	GRUPAL
FABIAN ANDREY MUNERA AGUDELO	15207485				X	3107165902	GRUPAL
FABIAN MESA	1097608392		X			3013996517	GRUPAL
FABIO NELSON VASQUEZ CASTRO	1037498872		X			3195230460	GRUPAL
FRANCY ALEJANDRA ORREGO DIAZ	1035236107				X	3217487586	GRUPAL
HECTOR FABIO NARANJO GOMEZ	98512314				X	3116246699	GRUPAL
HECTOR MURCIA CISNEROS	71451044		X			3013877610	GRUPAL
JESUS ALBERTO MUÑOZ CARDONA	71450600		X			3136259659	GRUPAL
JHOANY DE JESUS MORENO BASTIDAS	1110263107		X			3216922910	GRUPAL
JOHN EDWAR TABARES HERNANDEZ	1001809652		X			SIN TELEFONO	GRUPAL
JOHN FREDY SUAREZ RODRIGUEZ	71451562				X	3145064298	GRUPAL
JOHN JAIRO ALVAREZ RESTREPO	71450869		X			3004024425	GRUPAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
JOSE AGUDELO	1039361455		X			3168313816	GRUPAL
JOSE ALEXANDER PEREAÑEZ BEDOYA	71451822		X			3192072879	GRUPAL
JUAN CARLOS PATIÑO CUARTAS	84077642		X			3127370385	GRUPAL
JUAN CARLOS YEPES RESTREPO	79006141		X			3105057134	GRUPAL
JULIO ALBERTO ARIAS CHAVERRA	98629417		X			3167316557	GRUPAL
LINA ALEJANDRA JOYA RODRIGUEZ	1098714978	X				322250485	GRUPAL
LONDOÑO	23574882		X			3148878196	GRUPAL
LUCELLY DE JESUS HERNANDEZ MARTINEZ	21927431				X	3192760012	GRUPAL
LUIS OSWALDO NARANJO ZAPATA	1037370243		X			3217456036	GRUPAL
LUZ DORA HENAO OSPINA	21862113	X				3114396425	GRUPAL
MANUEL ANGEL ALVAREZ CARMONA	71451717		X			3106686848	GRUPAL
MARLLY JHOANA GOMEZ CASTAÑO	1037368414	X				3117387344	GRUPAL
MARTIN ALONSO GIL MARIN	71452391		X			3207133630	GRUPAL
MARTIN ALONSO GIL MARIN	71452391		X			3207133630	GRUPAL
NATALIA GIRALDO GIRALDO	43657983				X	3197473607	GRUPAL
NEBIO ALFONSO URREA HINCAPIE	71451132		X			3009024299	GRUPAL
NORELLY DEL SOCORRO CADAVID MONSALVE	21863258			X		3116577129	GRUPAL
OLGA CECILIA LUNA VIDAL	32191231				X	3136396265	GRUPAL
OMAR MESA	1005271848		X			3028486565	GRUPAL
PEDRO	SIN CEDULA				X	3104425441	GRUPAL
RAFAEL ENRIQUE OSORIO MONTIEL	1007516032				X	3227017087	GRUPAL
ROBERTO DE JESUS PULGARIN MARIN	71530403			X		3202667611	GRUPAL
RUBI ALBERTO SUAREZ YARCE	1037368934		X			3164536075	GRUPAL
SANTIAGO NARANJO	1000443615	X	X			3186394932	GRUPAL
SARA LIA MARIN OCAMPO	1036940193				X	3108289569	GRUPAL
VERONIDIA URAN SEPULVEDA	43343348				X	3016318731	GRUPAL
WELBER ARLEY CASTAÑO MARIN	1042092083				X	3135439215	GRUPAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
YAKELINE MENESES Z	1056160168				X	3192462581	GRUPAL
YAMIT LEANDRO RODAS VANEGAS	1040032837		X			3216216796	GRUPAL

Puerto Berrío

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
ADRIANO DE JESUS BAQUERO NISPERUSA	71188295		X			3054251976	INDIVIDUAL
ALBEIRO DE JESUS HIGINIO USME	71183661	X				3214923868	INDIVIDUAL
ALBEIRO DE JESUS RODRIGUEZ DE MATEO	1039679873				X	3157938965	INDIVIDUAL
ALEXANDER CEBALLOS ARANGO	98502991		X			3127362543	INDIVIDUAL
ANDERSON JOSE SALAZAR MACEA	1007545849				X	3011962948	INDIVIDUAL
ANDRES FELIPE JARAMILLO AYALA	1036648458		X			3137567929	GRUPAL
ANGEL MIGUEL VARGAS DIAZ	91112785				X	3146386811	INDIVIDUAL
ANGIE CAROLINA ROLDAN CHAVERRA	1007434996		X			3212164125	GRUPAL
ANLLY JULIANA CORREA CUERVO	1039705356		X			3207292835	INDIVIDUAL
ARNULFO TORRES BAUTISTA	91445104		X			3115157298	INDIVIDUAL
ARQUIMEDES HERNANDEZ LEON	71188838		X			3216569728	INDIVIDUAL
ARTURO LASERNA GOMEZ	1301833				X	3216566421	INDIVIDUAL
ASTRID VIVIANA GONZALEZ HERRERA	1007903163				X	3135156262	INDIVIDUAL
CESAR STEVEN GONZALEZ FRANCO	1193603219		X			3114316259	INDIVIDUAL
CHARLIS BRANDON MUÑOZ VAHOS	1039696290		X			3005953737	INDIVIDUAL
CHAYAN CASTRILLON GARNICA	1039700751		X			3245801025	INDIVIDUAL
DANIELA ANDREA MONTOYA TRUJILLO	1105790897		X			3207584938	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
DANIELA ESTEFANY PUERTA BURITICA	1039698314		X			3226844741	INDIVIDUAL
DEISY MAYERLI GALLEGO TORO	1039705175		X			3233834070	INDIVIDUAL
DIANA CANO B	1039690151		X			3135510376	GRUPAL
DIEGO ARMANDO GONZALEZ	80913198		X			3136279047	GRUPAL
DORIAN	1039619172		X			317535259	INDIVIDUAL
DORIAN DE JESUS AGUDELO TABORDA	1039679172		X			3127535259	INDIVIDUAL
EBER LAGUNA CONTRERAS	71188428				X	3135774417	INDIVIDUAL
EDWIN ALEXANDER SAAVEDRA PIÑERES	1039683666		X			3156000845	INDIVIDUAL
EDWIN ANDRES GARNICA ALDANA	79666383		X			3147977492	INDIVIDUAL
ESTEFANIA MANRIQUE	1039687741				X	3207270595	INDIVIDUAL
FRANCY MAYUBI CABEZAS BARRIENTOS	43653023		X			3117998263	INDIVIDUAL
GERMAN ESTEBAN ACOSTA VALLEJO	98564693		X			3144880402	INDIVIDUAL
GILMA DEL SOCORRO SALAZAR ORREGO	43651940				X	3116908609	INDIVIDUAL
GUILLERMO ANDRES BARRERA RAMIREZ	1039700590		X			3113732766	INDIVIDUAL
GUILLERMO ARLEY CUERVO PRISCO	71195482		X			3103690600	INDIVIDUAL
HERNANDO LOPEZ SALAZAR	71188650				X	3206947311	INDIVIDUAL
INGRID VALERIA CASTAÑO BEJARANO	1039695629		X			3217215437	INDIVIDUAL
IRMA DE JESUS RIVERA HOYOS	30271184		X			3225677272	INDIVIDUAL
IRMA LUCIA BETANCUR	43655597		X			3136656505	INDIVIDUAL
IVAN MUÑOZ FRANCO	15451800		X			3114873541	INDIVIDUAL
JAIME ALBERTO CARDENAS GUTIERREZ	9696334		X			3205875074	INDIVIDUAL
JAIME ALBERTO CHAVERRA ESTRADA	15364310				X	3219505960	INDIVIDUAL
JAIRO ALONSO HERNANDEZ	5789899		X			3206395883	INDIVIDUAL
JAIRO LLORENTE MARTINEZ	71183263	X		X		3233870374	INDIVIDUAL
JAVIER OVIDIO CRUZ ZAPATA	1039703735		X			3186193981	INDIVIDUAL
JEFFREY SNYDER GOMEZ JARAMILLO	1037612267				X	3138703693	GRUPAL
JESUS ANTONIO PARRA BENITEZ	4936086		X			3153281679	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
JOSE DAVID RODRIGUEZ MARTINEZ	1039687173		X			3225677272	INDIVIDUAL
JOSE LUIS VANEGAS DAZA	71194188		X			3147192544	INDIVIDUAL
JUAN BAUTISTA CARVAJAL LOPEZ	71450802				X	3011962948	INDIVIDUAL
JUAN CARLOS RINCON CARMONA	71188011		X			3217114913	INDIVIDUAL
JUAN DAVID CUBILLOS PAEZ	1073669386		X			3117145753	INDIVIDUAL
JUAN ESTEBAN LOPEZ SALAZAR	1039692082	X	X			3106321882	INDIVIDUAL
JULIO CESAR OCHOA FAJARDO	1096185453		X			3164952321	INDIVIDUAL
JUSTINE ANDREA CALLEJAS QUIROZ	1039681120		X			3206417326	INDIVIDUAL
KAREN TRUJILLO SANCHEZ	1128434686		X			3136357761	GRUPAL
KARINA LOPEZ	139684826		X			3102998678	INDIVIDUAL
LACIDES MANUEL PERALTA HERRERA	70526321		X	X		3207225045	INDIVIDUAL
LEIDER BRANDO QUENDO	98481653		X			3158196028	INDIVIDUAL
LENIN DE JESUS VIDALES BEDOYA	71944641		X			3112063812	INDIVIDUAL
LIBARDO PULIDO TOCHE	19321765		X			3102872837	INDIVIDUAL
LINA MARIA LLANO ESCOBAR	42886919				X	3166902559	INDIVIDUAL
LORENZO DE JESUS JARAMILLO CATAÑO	71634221		X			3206215082	INDIVIDUAL
LUIS ANGEL NARANJO DAZA	71185828	X				3133083886	INDIVIDUAL
LUIS FERNANDO HENAO CASTRO	1039702964		X			321699231	INDIVIDUAL
LUZ MARINA PUERTA BURITICA	43653969				X	3124528855	INDIVIDUAL
LUZ MILA CATAÑO MUNERA	43649442		X			3026539484	INDIVIDUAL
MANUEL RAMIRO TORO MURILLO	15361896				X	3103028859	INDIVIDUAL
MARCOS LOPEZ	5734466		X			3234752117	INDIVIDUAL
MARIA CAMILA TAMAYO ISAZA	1039703312		X			3113674754	GRUPAL
MARIA CRISTINA GIRALDO JIMENEZ	43656411		X			3207253084	GRUPAL
MARIA CRISTINA REYES MENESES	1039685935		X			3126931898	INDIVIDUAL
MARIA CRISTINA ZAPATA SUAREZ	1007903220		X			3011778362	INDIVIDUAL
MARIA DOLFENIS CHAVERRA OSPINA	43651705		X			3127039011	GRUPAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
MARIA LILIANA RIOS COPETE	32255191				X	3006419633	INDIVIDUAL
MARIBEL DE JESUS OLIVARES DUQUE	43650298		X			3184407782	GRUPAL
MARLYN CAROLINA MONTOYA AGUDELO	1007465944		X			3162382374	INDIVIDUAL
MARTIN ENRIQUE ROJO PEREZ	15363865		X			3502029718	INDIVIDUAL
MAVEL SORAIDA VELEZ	43653833				X	3218086534	INDIVIDUAL
MIRIAM DEL SOCORRO VIDAL GARCIA	43651715		X			3227643612	INDIVIDUAL
MOISES RICAURTE TOQUICA	79412465				X	3006152097	INDIVIDUAL
NELSON ARTURO ARTEAGA GIL	71192026		X			3185498022	INDIVIDUAL
NIDIA AMPARO PEREZ MESA	32228193		X			3145246231	INDIVIDUAL
NINI JOHANA VARGAS MARULANDA	1039687731				X	3128568469	INDIVIDUAL
NOHRA VASQUEZ ROMERO	51707779		X			3166137373	INDIVIDUAL
NORA DEL SOCORRO LONDOÑO MEJIA	43649974		X			3105930402	GRUPAL
OBED JOSE QUINTERO TORO	70384252		X			3135278517	INDIVIDUAL
OBED JOSE QUINTERO TORO	70384252				X	3135278517	GRUPAL
OMAR ALBERTO MURIEL HOLGUIN	71185653		X			3205178632	INDIVIDUAL
OSWALDO ANTONIO BAENA CARDONA	15429108				X	3006141707	INDIVIDUAL
OVIEDO MORALES MUÑOZ	19130013				X	3103978296	INDIVIDUAL
RUBEN DARIO MORALES	70128221			X		3138086566	INDIVIDUAL
RUBIELA DEL CARMEN AGUDELO TORRES	21932367				X	3182626757	INDIVIDUAL
SANTIAGO ARIZA Q	1102518367				X	3502305341	INDIVIDUAL
SARA CRISTINA PEÑARREDONDA ULLOA	1098824139	X				3163497357	GRUPAL
SARA EUGENIA HIGUITA ZABALETA	43654544		X			3108240782	INDIVIDUAL
SERGIO ANDRES AGUDELO LOPEZ	1007434976		X			3012267020	INDIVIDUAL
VALERIA GUEVARA GOMEZ	1007799693		X			3113799345	INDIVIDUAL
VIRGINIA SANCHEZ MENA	54251555				X	3106721213	INDIVIDUAL
WILLIAM DARIO ORTIZ VERGARA	71185401		X			3154404200	INDIVIDUAL
WILMAR DORTA	14743857		X			3117681099	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
WILSON OTAVO RAMIREZ	71182656		X			3127934455	GRUPAL
YADIR AUGUSTO GOMEZ MONSALVE	71193246	X	X			3117578587	INDIVIDUAL
YAQUELINE AGUDELO GOMEZ	1039687224		X			3052950885	INDIVIDUAL
YEISON FERNANDO GRANADA NIETO	1088286606		X			3136873601	INDIVIDUAL
YOLANDA TOCA GUERRERO	1005624533				X	3170746821	INDIVIDUAL
YUDI ELIZENIA GARZON ATEHORTUA	1039680403		X			3103772379	GRUPAL
ZENAIDA POVEDA TIRADO	28413704				X	3208168686	INDIVIDUAL

Puerto Triunfo

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
ADALBERTO LUIS JULIO LOPEZ	1070822531				X	3028312866	INDIVIDUAL
ALBERTO ALDIMIR GUZMAN LOPEZ	7249858		X			3212579579	INDIVIDUAL
ALEX ERNESTO RIOS OLARTE	1104126596		X			3203736644	INDIVIDUAL
ALEX MAURICIO BAHAMON GARCIA	71480283	X	X			3148202817	INDIVIDUAL
ALEXANDER PARRA CORDOBA	80007425	X	X	X		3153352187	INDIVIDUAL
ALEXANDRA GIRALDO FRANCO	1002941912				X	3015534474	GRUPAL
ALEXANDRA GIRALDO FRANCO	1002941912			X		SIN TELEFONO	GRUPAL
ALFREDOBOLAÑOSGONZALEZ	10165498				X	3133479081	INDIVIDUAL
ANDRES PARRA	1040874815		X			3012034311	INDIVIDUAL
ARIEL CASTILLO ESCOBAR	10189837		X			3206404232	GRUPAL
CAMILA PAJARO VANEGAS	1001443965				X	3137423229	INDIVIDUAL
CARLOS ALBEIRO ZAPATA MEJIA	71480774	X				3128663319	GRUPAL
CARLOS ALBEIRO ZAPATA MEJIA	71480774	X				3128663319	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
CARLOS ENRIQUE MARTINEZ QUINTERO	15501994				X	3134172214	GRUPAL
CAROLINA DORADO	1023011359				X	3212860485	INDIVIDUAL
CESAR GOMEZ	SIN CEDULA				X	3115358685	GRUPAL
CLAUDIA PATRICIA PATIÑO SANCHEZ	46646358				X	3123776582	INDIVIDUAL
DANIA FERNANDA SUAREZ QUICENO	1069263062		X			3145584617	INDIVIDUAL
DANIEL STIVEN VALENCIA GUERRA	1039681570		X			3204284010	GRUPAL
DANIEL STIVEN VALENCIA GUERRA	1039681570		X			3204284010	INDIVIDUAL
DAVID MORALES LOPEZ	10943774		X			3226346875	INDIVIDUAL
DIANA MARTINEZ MARTINEZ	22012274				X	3104577678	GRUPAL
DIANA PATRICIA VIZCAINO CIFUENTES	22011741		X			3145303784	GRUPAL
DIANA PATRICIA VIZCAINO CIFUENTES	22011741		X			3145303784	INDIVIDUAL
DORA AMALIA SANCHEZ PATIÑO	21792382				X	3538121012	INDIVIDUAL
DULFAY ADRIANA VARGAS RUBIANO	38288546	X	X			3107837220	INDIVIDUAL
EDERGILIO HERRERA IDARRAGA	4572981		X			3135893275	INDIVIDUAL
EDUARDO ALCIDES AGUIRRE HERRERA	1036220860		X			3113261976	INDIVIDUAL
EDWARD ERNEDYS MESA CAMPUZANO	71482280		X			3127515806	INDIVIDUAL
EDWIN ANDRES GUZMAN LOPEZ	1001443174		X	X		3123246515	INDIVIDUAL
EFREN ERNESTO GUERRA MELO	14321235	X	X			3207160067	INDIVIDUAL
ELIANA JIMENEZ LOPEZ	1036221948				X	3196346520	GRUPAL
ELISEO PUENTES BARRIOS	7252694				X	3215261154	GRUPAL
ELKIN DE JESUS GIRALDO VASQUEZ	71481257		X			3122613642	INDIVIDUAL
EMILIO JOSE RECUERO ACOSTA	1041258148		X			3147036156	INDIVIDUAL
ENIS DORIS ALVAREZ HOYOS	1067090792				X	3225182232	INDIVIDUAL
ERNESTO CAMILO PAJARO MARTINEZ	10182503				X	3249473536	INDIVIDUAL
FABIAN ANDRES MARTINEZ BARRIOS	1015996331				X	3138919514	INDIVIDUAL
FANNY GARCIA PEREZ	30344658		X			3146023245	GRUPAL
FRANCI ARTURO FRANCO FRANCO	71480952		X			3137202421	GRUPAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
FRANCISCO	SIN CEDULA				X	3217733640	INDIVIDUAL
FREDY ALEXANDER CARDONA MENDEZ	1036131220		X			3209135513	GRUPAL
FREDY ENRIQUE JAIMES ROJAS	88002425				X	3225174725	INDIVIDUAL
GABRIEL JAIME CORREA ATEHORTUA	3587454				X	3227528436	INDIVIDUAL
GERALDIN STEPHANIA BELTRAN TOVAR	1054538231			X		3118064742	INDIVIDUAL
GLORIA ESTELA ATEHORTUA ATUESTA	22011955				X	3224169635	GRUPAL
GLORIA ISABEL VALENCIA CORREA	22011377				X	3235936770	INDIVIDUAL
HAROL AGUDELO	1037941670		X			3507864512	INDIVIDUAL
INES ELVIRA SERNA ESPINOSA	43076644				X	3136316665	INDIVIDUAL
JENYFFER BRICEÑO OTALVARO	1036224887				X	3213076309	GRUPAL
JESUS DAVID MARQUEZ ALVAREZ	1067093676				X	3126099175	INDIVIDUAL
JEYSON STIVEN MEJIA GARCIA	1036222250		X			3137557600	GRUPAL
JEYSON STIVEN MEJIA GARCIA	1036222250		X			3137557699	INDIVIDUAL
JHON ALEXANDER GARCIA GOMEZ	1036221477		X			3225010681	GRUPAL
JHON FELIPE GRANADOS PINEDA	1036225067		X			3216550256	INDIVIDUAL
JOAN SEBASTIAN OTERO ZABALETA	1038095022		X			3224959571	INDIVIDUAL
JOHN FREDY PARRA ARIAS	1022335608		X			3014816171	GRUPAL
JORGE ARMANDO BETANCUR RESTREPO	8064559		X			3118085615	INDIVIDUAL
JORGE ENRIQUE PARDO BUITRAGO	11387077		X			3203048132	GRUPAL
JORGE LUIS LOZANO MEJIA	1067096650		X			3214185760	GRUPAL
JUAN CARLOS ARBELAEZ AGUDELO	1001443903		X			3123693042	INDIVIDUAL
JULIAN ESTEBAN SANCHEZ GUZMAN	1001444551		X			3147606160	INDIVIDUAL
KENNY MILESSA MORA ATEHORTUA	1001443158		X			3117555637	INDIVIDUAL
LEIDY TATIANA HERRERA	1001920189				X	3113676594	INDIVIDUAL
LEONEL GONZALEZ GARCIA	70351276				X	3127692146	GRUPAL
LIBIS JOHANA CAÑOLA FIGUEROA	52780126			X		3235162927	INDIVIDUAL
LIDA YANETH CARABALI MUÑOZ	52905984		X			3218255621	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
LILIA LOPEZ PEREZ	21938125		X			3115051062	GRUPAL
LINA MARCELA BEJARANO POVEDA	43905314		X			3115491348	GRUPAL
LUIS ALBERTO ARCOS MARQUEZ	1007584064		X			3137866294	INDIVIDUAL
LUIS ALBERTO CANO HENAO	71481397		X			3122898531	INDIVIDUAL
LUIS ALFONSO MORA AVILA	7249212				X	3203645743	INDIVIDUAL
LUIS FRANCISCO SANCHEZ CAMACHO	19396968	X				3136716194	GRUPAL
LUIS GONZALO BAHOS VALENCIA	71480564		X			3146224982	INDIVIDUAL
LUIS JAVIER GONZALEZ	1007610740				X	3106596486	GRUPAL
LUZ DARY GIRALDO GIRALDO	22011443				X	3117023137	INDIVIDUAL
MARIA ALEJANDRA ROJAS CARDENAS	1001443845				X	3207599865	GRUPAL
MARIA ALEJANDRA VALDES MARIN	1036224410		X			3506632333	INDIVIDUAL
MARIA AURORA MEJIA GOMEZ	25138561				X	3135893275	INDIVIDUAL
MARIA CAMILA	SIN CEDULA		X			3137819873	INDIVIDUAL
MARIA CAMILA GUERRA	1037559409		X			3135939363	GRUPAL
MARIANA CORDERO	1066733917				X	3243058492	GRUPAL
MARIANA CORDERO	1066733917			X		3243058492	GRUPAL
MARIBEL LONDONO VIANA	22012407				X	3229073219	GRUPAL
MARISOL YULIETH BRICEÑO OTALVARO	1001444520				X	3218180044	GRUPAL
NATALIA GIRALDO GIRALDO	43657983		X			3147473807	GRUPAL
NATHALIA OSPINA VIRGUEZ	1056785508		X			3143674363	INDIVIDUAL
OMAR ESTEBAN CALDERON ARIAS	1001443215		X	X		3148091494	INDIVIDUAL
OMAR QUINTERO DUQUE	1036221736		X			3104440878	GRUPAL
OSWALDO NAVAS	SIN CEDULA		X			3103715738	INDIVIDUAL
RICARDO BEDOYA BETANCUR	725335				X	3132729892	INDIVIDUAL
RITA JOSEFA MERCADO VIZCAINO	32847648		X			3104486816	INDIVIDUAL
ROBERTO ANTONIO MUÑOZ	7250335				X	132729592	GRUPAL
ROBINSON LEANDRO CASTAÑO PEDROZA	1007140236				X	3215566540	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
RUBEN DARIO CRUZ RIVERA	91322200		X			3164865006	INDIVIDUAL
SANDRA JANETH RIOS MOYANO	30388632		X			3113731415	GRUPAL
SANDRA MILENA FRANCO GALVIS	22012230				X	3213212428	INDIVIDUAL
SANDRA MILENA RAMIREZ BETANCURT	63532002		X			3104639813	GRUPAL
SANDRA PATRICIA PINEDA	22012421				X	3225174725	INDIVIDUAL
SARA DEL CARMEN ARANGO TOBON	1000203903		X	X		3137218869	INDIVIDUAL
TOMAS PEREZ BELTRAN	3580172				X	3168575065	INDIVIDUAL
VICTOR ALFONSO RIVERA HINCAPIE	1036222069		X			3123703392	GRUPAL
VICTOR MANUEL VASQUEZ CARDONA	7537442		X			3216193201	INDIVIDUAL
WALTER HAMILTON RIVERA	91435971		X			3007227666	INDIVIDUAL
WENDY KATIANA PIEDRAHITA ANDRADE	1036225184		X			3132890204	GRUPAL
WILLYAN GIRALDO MUÑOZ	7251534				X	3148254688	INDIVIDUAL
WILMAR DE JESUS SUAREZ GOMEZ	71480894		X			SIN TELEFONO	GRUPAL
YECENIA ANDREA IDARRAGA MORENO	1036222776		X			3108696770	GRUPAL
YEIMI JULIANA PALACIO DUQUE	1036220777		X			3115601420	INDIVIDUAL
YEIMIS LORENA PULGARIN	1056768726				X	3127294330	GRUPAL
YELI PAOLA JARAMILLO HENAO	1054544992				X	3205646950	GRUPAL
YELI PAOLA JARAMILLO HENAO	1054544992				X	3205646950	INDIVIDUAL
YORMAN DARIO CARVAJAL BEDOYA	1054552516				X	3138919514	INDIVIDUAL
YULIANA JIMENEZ LOPEZ	1036221126				X	3196555969	GRUPAL

Segovia

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
ALBA IRIS RIOS ACEVEDO	22087688				X	3024529625	GRUPAL
ALBERTO LEON SERNA CARVAJAL	70600310		X			3232982476	GRUPAL
ALEXANDER URIANA	5701952		X			3244654897	INDIVIDUAL
ALFREDO GUERRA	25813698		X			3135549459	INDIVIDUAL
ALVARO JAIR DE ALBA URANGO	1073972918		X			3245734543	INDIVIDUAL
AMANDO DE JESUS DAVID HIGUITA	98763172		X			3002991832	INDIVIDUAL
ANA MICHELLE PINO MARULANDA	1040570237		X			3113714386	INDIVIDUAL
ANGELA MARIA ECHEVERRY ARIAS	1046903479				X	3197684300	GRUPAL
ANLLY TATIANA CATAÑO MARULANDA	1046912601		X			3104410973	INDIVIDUAL
ASTRID SORAYA HERNANDEZ	1007353294		X			3235412703	GRUPAL
ASTRID YOLANDA ALVAREZ ROMAN	42941420		X			3208334035	INDIVIDUAL
BIDALIA MARIA MUÑOZ PEREZ	1046908554		X			3106379670	INDIVIDUAL
BLANCA NUBIA PUERTA GOMEZ	22228731				X	3003831337	INDIVIDUAL
BRAYAN OROZCO	101526412		X			312778292	INDIVIDUAL
CAMILA VANESSA FONNEGRA LOPERA	1001808808		X			3128819101	GRUPAL
CARLOS ALFONSO ANGARITA MELENDEZ	72240432	X	X			3182047085	GRUPAL
CARLOS ANDRES AMAYA CASTAÑEDA	1046911864		X			3136535950	GRUPAL
CARLOS ECHAVARRIA	7108701		X			3160447827	GRUPAL
CARLOS MARIO ARROYO ESTRADA	72280125		X			3218512426	INDIVIDUAL
CARMEN ROSA VIDAL ZULETA	1046905970		X			3204013963	INDIVIDUAL
CINDY JOHANA ROJAS BAENA	1046914437		X			3226399385	INDIVIDUAL
CLAUDIA LEIDY MONSALVE CARO	32211863		X			3127427186	INDIVIDUAL
CLAUDIA LUCIA LONDOÑO QUICENO	42941305		X			3217229586	INDIVIDUAL
CLAUDIA MILENA CASTRILLON SANCHEZ	42939826		X			3104931192	GRUPAL
CRISTIAN ANDRES ALVAREZ HERNANDEZ	1046904757		X			3148021988	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
DANIS ENRIQUE AMALLA HERNANDEZ	1010433068		X			3234057462	INDIVIDUAL
DAVID ALEJANDRO GALEANO MESA	1017160303		X			3127688090	INDIVIDUAL
DEYBI ALBERTO CARDONA CORDOBA	92517966		X			3127337967	INDIVIDUAL
DEYSY VIVIANA ORTIZ JIMENEZ	1045111933		X			3148211338	INDIVIDUAL
DIANA PATRICIA GOMEZ MORALES	1046909819		X			3104512395	GRUPAL
DORA MORALES	NO TIENE CEDULA				X	3205622279	INDIVIDUAL
DUVAN ALEXIS FORONDA RODRIGUEZ	1007439171	X				3183045865	GRUPAL
ELKIN DE JESUS BARRETO PEREZ	71083157		X			3136471106	GRUPAL
ERICA ANDREA RESTREPO LONDOÑO	42940587		X			3116473174	INDIVIDUAL
ERIKA YURANY BAENA CANO	1046916744		X			3218454763	INDIVIDUAL
ESTEFANIA SANABRIA SANCHEZ	1046915348		X			3142984440	GRUPAL
EUDEY ANTONIO RUA FRANCO	1038544919		X			3135802673	GRUPAL
FRANCIA GERMANI CASTAÑO	1046914798				X	3137573610	GRUPAL
GEOVANNI ANDREDY CORDOBA CEBALLOS	1046915347				X	3105959542	INDIVIDUAL
GERDY ASTRID TORRES GOMEZ	42941418		X			3208663258	INDIVIDUAL
GINA PAOLA GONZALEZ PORRAS	1019094319		X			3115314757	GRUPAL
GIRLESA JARAMILLO CESPEDES	1046916846		X			3204091016	GRUPAL
GLADIS ANDREA QUIÑONEZ SANCHEZ	1046915649		X			3135335949	GRUPAL
GLORIA ELENA ARANCETA ALVAREZ	32471732		X			3127715018	GRUPAL
GLORIA FAISULLY YALI MONTAÑO	1046909445		X			3104297465	INDIVIDUAL
GLORIA MATILDE GIL BECERRA	30289553				X	3136593325	GRUPAL
GUSTAVO ARMANDO RUA RINCON	71086737		X			3124494454	INDIVIDUAL
GUSTAVO ERNEY CASTAÑO RODRIGUEZ	70254513	X				3113922307	INDIVIDUAL
HELEN YULIANA PADIERNA	22243870				X	3216925171	GRUPAL
JAIME MONTOYA	NO TIENE CEDULA		X			3103672207	INDIVIDUAL
JEAN ANDRES VIANA GARCIA	1046906014		X			3122024776	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
JHON JAIRO GONZALEZ VELEZ	71082309		X			3226335105	INDIVIDUAL
JIOMAR ANDRES ARIAS MANCILLA	1046916501		X			3106655298	INDIVIDUAL
JORGE ENRIQUE MENDEZ	6318624				X	3002959872	INDIVIDUAL
JOSE SUAREZ	6326927		X			3216826970	GRUPAL
JOSE YESID TRUJILLO DOMINGUEZ	5993131		X			3135626196	INDIVIDUAL
JUAN CARLOS SAAVEDRA MARIN	71083665		X			3234497290	GRUPAL
JUAN GABRIEL ACEVEDO	91526490		X			3136051418	GRUPAL
JUAN HENAO	1192032619		X			3234188910	INDIVIDUAL
JULIAN GIRALDO	1025761159		X			3145318195	INDIVIDUAL
JULIET TATIANA BUITRAGO GIRALDO	42941398				X	3135626257	GRUPAL
KARINA YULIET AGUILAR RODRIGUEZ	42941492		X			3116375562	INDIVIDUAL
KATERINE GOMEZ BUITRAGO	1046915781	X	X			3246692210	GRUPAL
KELLY NAYIBER SANCHEZ SIERRA	1046909937	X	X			3147665575	GRUPAL
LAURA GALLEGO VARGAS	1001015454		X			3177362118	INDIVIDUAL
LEIDY JOHANA GOMEZ MUÑETON	1037500009		X			3214442489	INDIVIDUAL
LEIDY TATIANA GALEANO URIBE	1046902927		X			3207556721	INDIVIDUAL
LEIDY VIVIANA CASTAÑEDA OSORIO	1017202571	X				3107107296	INDIVIDUAL
LEIDYJOHANNA HERNANDEZ RODRIGUEZ	1046915018		X			3126727323	GRUPAL
LEOVIGILDO MORENO MUÑOZ	18465167		X			3207966409	GRUPAL
LINA MARCELA TOVAR ACUÑA	1063286970		X			3015669721	GRUPAL
LUIS ALFONSO SERNA MUÑOZ	3585216		X			3136063116	INDIVIDUAL
LUIS HERNAN GIL MARIN	14621994		X			3104709803	INDIVIDUAL
LUIS MIGUEL AGUDELO VELASQUEZ	1017200542	X	X			3246544613	GRUPAL
LUZ ANGELA CARVAJAL	22234277		X			3136173642	GRUPAL
LUZ JANETH USUGA DAVID	1046903413		X			3194775680	GRUPAL
MANUEL ANTONIO CARMONA GALVIS	8405948		X			3116982996	GRUPAL
MARCELA PATRICIA RAMIREZ MALDONADO	1046909384		X			3116966615	INDIVIDUAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
MARIA ROSMIRA VAQUIAZA VELASQUEZ	1027881498				X	3226544987	INDIVIDUAL
MARIAN CORREA BERRIO	42941539		X			3148144285	INDIVIDUAL
MARINEYI MEDINA OSORIO	1118200752				X	3143294461	GRUPAL
MARYURIS DEYS MEJIA VILORIA	1104409475		X			3246417800	GRUPAL
MARYURIS DEYS MEJIA VILORIA	1104409475		X			3246477800	INDIVIDUAL
MATEO GALLEGO	1007757760		X			3013638809	GRUPAL
MEDARDO RUIZ	7108123		X			3122598435	GRUPAL
MELANIE CASTAÑEDA CARDENAS	1020466932		X			3015124701	INDIVIDUAL
MILANY YURLEY ZAPATA GIRALDO	1046911197		X			3218007497	GRUPAL
MILENA YASMIL DIAZ ARRIETA	1131979017				X	3044079807	GRUPAL
MITCHEL GINARA FERNANDEZ AGUILAR	1046917249		X			3114254034	INDIVIDUAL
NANCY YURANY ZAPATA GONZALEZ	1046912316				X	3016207466	INDIVIDUAL
NELSON ADRIAN CEBALLOS CEBALLOS	1046910918		X			3126413903	GRUPAL
NICOLAS ALBEIRO AGUIRRE POSADA	71080190		X			3145232537	INDIVIDUAL
NOE DE JESUS ORTIZ VANEGAS	70254959		X			3116463466	INDIVIDUAL
NURY SULAY GIRALDO QUINTERO	1035226928				X	3093092662	GRUPAL
OMAR ABEL TAPIA PORTILLO	5285529				X	3045770328	GRUPAL
OMAR OMENDEZ CRUZ	18100844	X				3113051267	INDIVIDUAL
OSCAR DARIO CASTAÑO ROMAN	71081862		X			3108128095	INDIVIDUAL
OSCAR DARIO ROLDAN PUERTA	70257629		X			3147075025	GRUPAL
PAOLA ANDREA BRAVO MARIN	42941552		X			3136640146	GRUPAL
PAULA ANDREA ARROYAVE MEDINA	1046909750		X			3122158762	GRUPAL
PEDRO ANTONIO NUNEZ VELANDIA	1050172		X			3106667821	INDIVIDUAL
PEDRO IVAN LOBO	1040507271		X			3104383692	GRUPAL
RAUL ANTONIO BUSTAMANTE AGUDELO	71084109		X			3233931773	GRUPAL
ROBINSON RAMIREZ OSORNO	15537133		X			3192091641	INDIVIDUAL
SANDRA BIBIANA TEJADA QUIROZ	42693991		X			3006951979	GRUPAL

NOMBRES Y APELLIDOS COMPLETOS	NÚMERO DOCUMENTO	Automóvil	Motocicleta	Bicicleta	No tiene	NÚMERO CONTACTO	GRUPAL / INDIVIDUAL
SANDRA ELENA BARRERA CASTAÑEDA	42938901				X	3106394184	GRUPAL
SANDRA MILENA CARPIO MONTES	1007755778					3003819336	GRUPAL
SANDRA MILENA GALLEGO ZORRILLA	1046904749		X			3127354845	INDIVIDUAL
SANDRA MILENA MARULANDA	42828021		X			3232894434	INDIVIDUAL
SEBASTIAN ORREGO ATEHORTUA	1035920062		X			3245711260	INDIVIDUAL
SIMON PEDRO PIEDRAHITA MESTRE	1193084688		X			3234000950	INDIVIDUAL
TATIANA MARIA RIAZA	1020403301		X			3127244203	INDIVIDUAL
VILMA YULEI GALEANO MESA	1046908228		X			3145206737	GRUPAL
VIVIANA ANDREA REYES OCHOA	1003594700		X			3045387613	GRUPAL
VIVIANA MILENA GOMEZ CASTAÑO	39172633				X	3135026058	GRUPAL
WENDY MONOTYA	NO TIENE CEDULA		X			3016446375	INDIVIDUAL
YAMILE GOMEZ RIOS	42941499				X	3122376547	INDIVIDUAL
YASHIRA DELGADO	14389358				X	3015384366	GRUPAL
YEISON URIBE BRAN	1007074899		X			3234860949	INDIVIDUAL
YENIFER SALAS	104209347				X	3016291708	GRUPAL
YESICA YOHANA MARIN LONDOÑO	1046907347				X	3226149329	GRUPAL
YESSICA ALEJANDRA HOYOS SEPULVEDA	1046908956				X	3225692277	INDIVIDUAL
YESSICA CATALINA MADRIGAL AGUDELO	1046908309		X			3127877592	INDIVIDUAL
YOLADIS ELENA TANGARIFE MARTINEZ	32375330				X	3122527578	GRUPAL
YOLIMA ADIELA HENAO CASTRILLON	1046902117		X			3206869427	GRUPAL
YUDER ALBERTO MEJIA GONZALEZ	71086451		X			3138082065	INDIVIDUAL
YUDY FRANCELI MALDONADO CASTAÑO	42941431		X			3146669847	INDIVIDUAL
YULEIMA CAROLINA VELASQUEZ PEREZ	42942021		X			3232982476	INDIVIDUAL
YULIZA ANDREA ROLDAN METAUTE	1046916299		X			3106624464	INDIVIDUAL
YURLEY NAYIBY GONZALEZ RUA	1046914196				X	3147112361	GRUPAL

Anexo E. Listados de asistencia